



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 93

(2003–2004)

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk
og om samtykke til at Norge tiltrer
Protokoll av 3. juni 1999 om endring av
Overenskomst om internasjonal
jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980
(COTIF-loven)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold	5	5	Høringsbrevets forslag	12
			5.1	Høringsinstansenes syn	13
			5.2	Departementets vurderinger	14
2	Bakgrunn for lovforslaget	6	6	Økonomiske og administrative	
2.1	Overenskomst om internasjonal	6	konsekvenser	16	
	jernbanetrafikk	6			
2.1.1	Nærmere om innholdet i de endrede	6	7	Merknader til enkelte paragrafer	17
	og de nye vedleggene	6			
3	Metode for innarbeidelse i norsk		Vedlegg		
	rett	10	1	Protokoll av 3. juni 1999 om endring av	
4	Høringen	11		Overenskomst om internasjonal	
4.1	Høringsinstansene	11		jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai	
4.2	Generelle synspunkter	11		1980 (Protokoll 1999)	22



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Ot.prp. nr. 93

(2003–2004)

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 17. september 2004,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Bondevik II)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

Samferdselsdepartementet fremmer i denne proposisjonen forslag til ny lov om internasjonal jernbanetrafikk. Forslaget inneholder bestemmelser om erstatningsansvar ved internasjonal jernbanetransport, godkjenning av tekniske standarder og teknisk godkjenning av jernbanemateriell m.v. Forslaget gjelder ny lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven). I kapittel 2 redegjøres det nærmere for innholdet i den endrede Overenskomsten. Samtidig bes det om Stortingets samtykke til ratifikasjon av Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999), som er tatt inn i lovens sluttbestemmelser. Denne loven skal komme isteden for og oppheve lov 15. juni 1984 nr. 74 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF), og lov 15. juni 1984

nr. 75 om samtykke til ratifikasjon av overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF). Disse lovene er behandlet i Ot.prp. nr. 47 (1983–84), jf. Innst. O. nr. 59 (1983–84).

Revisjon av overenskomsten ble gjort på bakgrunn av endringer i jernbanens struktur, ikke minst som følge av utviklingen innen EU/EØS-området, herunder flere aktører på markedet, samt innføring av et skille mellom infrastrukturforvalter og operatør. Den endrede overenskomsten har tatt hensyn til dette. Samtidig har nye områder blitt lagt inn under overenskomsten som følge av strukturendringer og som er viktige for internasjonal jernbanetrafikk, bl.a. enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder, enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner, enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur m.v.

Endringsprotokollen foreslås i hovedsak innarbeidet i norsk rett gjennom såkalt inkorporasjon, noe som også er gjort i forbindelse med tidligere endringer, bl.a. 1984, 1973, 1963 og 1954.

2 Bakgrunn for lovforslaget

2.1 Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

Den internasjonale jernbaneorganisasjonen OTIF (Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires), avholdt generalforsamling i Litauen våren 1999. På generalforsamlingen ble det fremforhandlet en revidert overenskomst i henhold til Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999). Norge undertegnet denne Protokollen 20. desember 1999. Den endrede overenskomsten vil tre i kraft når 2/3 av medlemslandene har ratifisert eller godkjent endringsprotokollen. OTIF har ca. 40 medlemsland fra Europa, Midtøsten og Nord-Afrika.

Overenskomsten består i dag av en grunnavtale som bl.a. regulerer OTIFs kompetanse, organisering og medlemsstatenes forpliktelser, herunder finansiering av organisasjonen samt en Protokoll om privilegier og immunitet for organisasjonen. Videre består denne av to bilag, ett vedrørende enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal befordring av reisende og reisegods på jernbanene (CIV), og ett vedrørende enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM). Reglement for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID) er et underbilag til CIM.

Den endrede overenskomsten består, foruten av endringsprotokollen, også av en grunnavtale som bl.a. regulerer organisasjonens kompetanse og organisering, voldgift, medlemslandenes forpliktelser, herunder finansiering av organisasjonen og en protokoll om privilegier og immunitet for organisasjonen. I tillegg består den av syv bilag, inkludert CIV, CIM og RID.

Endringsprotokollen inneholder bl.a. nødvendige overgangsbestemmelser om undertegning, ratifikasjon og ikrafttredelse.

De materielle endringene av betydning i grunnavtalen omhandler beregningsgrunnlaget for finansiering av organisasjonen samt innføring av engelsk som nytt arbeidsspråk i tillegg til tysk og fransk. Videre åpnes det opp for at regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon skal kunne tiltre overenskomsten. Endringene av beregningsgrunnlaget innebærer at medlemslandene skal be-

tale en avgift som regnes ut på grunnlag av en kombinasjon av antall km jernbane i den enkelte stat, og den enkelte medlemsstats FN-bidrag (henholdsvis 40 % og 60 %). Det stilles videre krav om at alle medlemsland må betale et minstebidrag på 0,25 % av organisasjonens samlede utgifter. Et maksimumsbidrag er satt til 15 % av utgiftene. For Norges del innebærer det nye beregningsgrunnlaget at Norges andel av årskontingenten reduseres. Norge betalte i 2003 ca. NOK 300 000 til organisasjonen.

Organisasjonen har i den reviderte overenskomsten blitt tillagt nye oppgaver. Tidligere hadde organisasjonen, som nevnt ovenfor kun ansvaret for å utarbeide enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal befordring av reisende og reisegods på jernbanene (CIV), samt enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM), samt reglement for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID) som et underbilag til CIM. De nye oppgavene innebærer at organisasjonen har fått utvidet sitt ansvarsområde til også å omfatte harmonisering av tekniske standarder, utarbeidelse av regler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk, utarbeidelse av regler for bruk av vogner i internasjonal trafikk, samt utarbeidelse av regler om godkjenning av tekniske standarder og godkjenningsprosedyrer for jernbanemateriell i internasjonal trafikk. Dette er et viktig harmoniseringsarbeid med tanke på å få utviklet et mer effektivt jernbanemarked på tvers av landegrensene. Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID) er tatt inn som eget bilag.

2.1.1 Nærmere om innholdet i de endrede og de nye vedleggene

Den endrede overenskomstens (Convention relative aux transports internationaux ferroviaires – COTIF) bilag, som innebærer et utvidet kompetanseområde for organisasjonen, består av følgende:

- Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs – Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV- Bilag A til overenskomsten)
- Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchan-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- dises – Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten)
- Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses – Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID – Bilag C til overenskomsten)
 - Règles uniformes concernant les contrats d'utilisation de véhicules en trafic international ferroviaire – Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal trafikk (CUV – Bilag D til overenskomsten)
 - Règles uniformes concernant le contrat d'utilisation de l'infrastructure en trafic international ferroviaire – Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten)
 - Règles uniformes concernant la validation de normes techniques et l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables au matériel ferroviaire destiné à être utilisé en trafic international – Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten)
 - Règles uniformes concernant l'admission technique de matériel ferroviaire utilisé en trafic international – Enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten).

2.1.1.1 *Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten)*

De enhetlige rettsreglene gjelder for all betalt og gratis transport av reisende på jernbanen når avreisestedet og bestemmelsesstedet befinner seg i to forskjellige medlemsstater, herunder Norge. Dette gjelder uansett hvor partene i transportavtalen bor eller hvilken nasjonalitet de har.

Bilaget er en videreføring og justering av gjeldende CIV, og også med noe endret tittel. CIV inneholder bestemmelser om transportørens ansvar for reisendes død og skade, herunder reisegods, og er i hovedsak en videreføring av gjeldende regler. Imidlertid har begrepet »jernbane» blitt endret slik at skillet mellom infrastruktur og transportør fremkommer i selve teksten, befordringsplikten er avskaffet slik at det gir større mulighet for partene å gjøre avtale om vilkår, erstatningsbeløpene er oppjustert, bl.a. er begrensningsbeløpet ved død og

skade oppjustert fra 70 000 SDR (spesielle trekkretigheter) til et maksimumsbeløp på 175 000 SDR i tilfelle nasjonal rett fastsetter et lavere maksimumsbeløp, jf. artikkel 30 § 2. Det er også tatt inn en bestemmelse om ansvar ved innstilling, forsinkelse eller tapt korrespondanse i visse tilfeller, jf. artikkel 32, og en bestemmelse som regulerer stedforetreddende transportørs ansvar, jf. artikkel 39.

2.1.1.2 *Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten)*

De enhetlige rettsreglene gjelder for alle kontrakter om transport av gods på jernbanene mot vederlag når stedet for innlevering og utlevering av godset befinner seg i to forskjellige stater, herunder Norge. Dette gjelder uansett hvor partene i fraktavtalen har sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de har. Dette bilag er en videreføring av gjeldende CIM, men det er foretatt noen justeringer. CIM inneholder bestemmelser om transportørenes ansvar i forhold til sender av godset, og omfatter ansvar for tap av eller skade på transportert gods eller tap som skyldes overskredet leveringsfrist. Virkeområdet er imidlertid endret slik at CIM kun er ufravikelig (preseptorisk) når internasjonal godstransport skjer mot vederlag. Begrepet »jernbane» er erstattet med transportør og infrastrukturforvalter. Befordringsplikten er avskaffet slik at det gis større mulighet for partene til å avtale vilkår, og begrunnelsene for fritakelse fra ansvar har blitt klarere. Videre er fraktavtalen frikoplet fra fraktbrevet, og fraktbrevet er kun å oppfatte som et skriftlig bevis, jf. artikkel 16, og det samme gjelder erstatning ved overskridelse av leveringsfrister, jf. artikkel 33. Ved helt eller delvis tap av gods kan erstatningen ikke overstige 17 SDR for hvert manglende kilogram av bruttovekten, jf. artikkel 30.

2.1.1.3 *Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID – Bilag C til overenskomsten)*

De enhetlige rettsreglene gjelder for all internasjonal jernbanetransport av farlig gods på medlemsstatenes, herunder Norges, område.

RID er omgjort til eget bilag, og ikke som tidligere en del av CIM, slik at RID kan brukes uavhengig av fraktavtalen som er underlagt reglene i CIM. Bilag C inneholder en generell del som omhandler virkeområde, unntak, tillatte togtyper m.v., samt et vedlegg. En ekspertkomite for transport av farlig gods vil utarbeide nærmere bestemmelser om

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

transport av farlig gods på jernbane i dette vedlegg, som skal være en integrert del av bilag C. Justisdepartementet har det overordnende ansvaret for transport av farlig gods på vei og jernbane i Norge.

2.1.1.4 Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal trafikk (CUV – Bilag D til overenskomsten)

De enhetlige rettsreglenes virkeområde gjelder bi- og multilaterale avtaler om bruk av jernbanevogner som transportmiddel for å utføre transport etter CIV og CIM, og omfatter i hovedsak kontraktsrettslige ansvarsbestemmelser ved tap av eller skade på vogn eller skader som forårsakes av vogn. Regleringen gjelder jernbaneforetaks ansvar i forhold til innehaver av vognen. Reglene kan i stor grad fravikes.

Dette bilaget er nytt og inneholder enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal jernbanetrafikk. De reglene som finnes i dag er et reglement om internasjonal jernbanetransport av privatvogner (RIP), og som forutsetter at disse vogner er registrert hos jernbanen, og tilsluttet CIM. Dette innebærer at vognene har vært registrert i de tidligere monopolene så som NSB (i dag har CargoNet register), SJ m.fl. Gjennom skille mellom transportør og infrastrukturforvalter, og konkurranseutsettelse på jernbaneområdet er ikke dette lenger en tilfredsstillende ordning.

2.1.1.5 Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten)

De enhetlige rettsreglene gjelder enhver avtale om bruk av jernbaneinfrastruktur for internasjonal transport i henhold til CIV og CIM. Dette gjelder uansett hvor avtalepartene har sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de har. Rettsreglene gjelder også når jernbaneinfrastrukturen forvaltes eller nyttes av stater eller statlige institusjoner eller organisasjoner.

Dette bilaget er nytt. CUI regulerer i hovedsak ansvarsforholdet mellom infrastrukturforvalter og transportør ved bruk av infrastruktur for internasjonal transport. CUI regulerer ikke ansvarsforhold som gjelder eget personale eller tredjemann. Avtalepartene kan påta seg ansvar og forpliktelser som går ut over det som er fastsatt i CUI eller fastsette et maksimalt erstatningsbeløp for materielle skader.

Avtalen fastsetter særlig de administrative, tekniske og økonomiske bruksvilkårene for infrastruktur, og kan inngås for en tidsbegrenset eller ube-

grenset periode. Avtalen skal minst inneholde følgende, (jf. artikkel 5 § 2):

- a) hvilken infrastruktur som skal nyttes
- b) omfang av bruken
- c) infrastrukturforvalterens ytelser
- d) transportørens ytelser
- e) personale som skal ansettes
- f) rullende materiell som skal nyttes
- g) økonomiske vilkår

CUI bygger på et tilnærmet objektivt ansvar for både infrastrukturforvalter og transportør. Erstatningsbeløp fastsettes etter nasjonal rett. For anvendelsen av de enhetlige rettsreglene er det imidlertid fastsatt et maksimumsbeløp ved død eller personskade som er satt til et maksimumsbeløp på 175 000 SDR i tilfelle nasjonal rett fastsetter et lavere maksimumsbeløp, jf. artikkel 14, § 2. Det er opp til partene å avtale hvordan skade på formuegjenstander skal reguleres. Her gis det anledning til store ansvarsbegrensninger, herunder indirekte tap.

2.1.1.6 Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten)

De enhetlige rettsreglene fastsetter den fremgangsmåte som skal følges ved godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk.

Dette bilaget er nytt. Formålet med bilaget er å legge til rette for trafikk med rullende materiell og bruk av annet jernbanemateriell over landegrensene, og å bidra til å ivareta sikkerheten og tilgjengeligheten i denne trafikken. Dette vil kunne oppnås gjennom å sørge for interoperabilitet mellom tekniske systemer og komponenter som er nødvendige for internasjonal trafikk. En teknisk ekspertkomite skal opprettes for å utarbeide og godkjenne slike standarder og bestemmelser som er nevnt ovenfor. Det er planlagt at allerede eksisterende internasjonale tekniske standarder skal innarbeides i de tekniske vedleggene i bilag F.

2.1.2.7 Enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten)

De enhetlige rettsreglene fastsetter den fremgangsmåte som skal følges ved godkjenning av rul-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

lende materiell og annet jernbanemateriell for internasjonal trafikk.

Dette bilaget er nytt. Formålet med bilaget er å legge til rette for trafikk over landegrensene gjennom felles teknisk godkjenningsordning. Også her er kravet til interoperabilitet sentralt. Den tekniske godkjenning av rullende materiell for internasjonal

trafikk vil være underlagt den nasjonale eller internasjonale myndighet med kompetanse i henhold til gjeldende regelverk i den enkelte medlemsstat. En database over rullende materiell som er godkjent for internasjonal trafikk vil bli opprettet av OTIF. En ekspertkomite skal utarbeide nærmere bestemmelser i henhold til bilaget.

3 Metode for innarbeidelse i norsk rett

Endringsprotokollen foreslås gjennomført i Norge ved såkalt inkorporasjon, noe som også er gjort i forbindelse med tidligere endringer, som f.eks. i 1984, 1973, 1963 og i 1954. I forslaget til ny lov § 1 bestemmes at hele overenskomsten uten videre blir en del av norsk rett. Imidlertid er bestemmelser om kompetanse, herunder prosessuelle bestemmelser tatt inn i loven gjennom transformasjon som informasjon til brukerne. Begrunnelsen for at inkorporasjonsmetoden er valgt er at overenskomsten kun omfatter internasjonal jernbanetransport, og det er ikke kjent at brukerne av konvensjonen har vært negative til denne metode. Ved uoverensstemmelse vil det uansett være nødvendig å gå til

bake til den opprinnelige teksten på et av de offisielle språkene i OTIF.

Det foreslås at lov 15. juni 1984 nr. 74 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF), og lov 15. juni 1984 nr. 75 om samtykke til ratifikasjon av overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) erstattes av det nye lovforslaget. Begrunnelsen for denne løsningen er at det er foretatt endringer i teksten i hver enkelt paragraf, at nye bestemmelser har kommet til og at også tittelen på loven er endret. Videre er samtykke til ratifikasjon foreslått tatt inn i loven.

4 Høringen

4.1 Høringsinstansene

Departementet sendte et notat med forslag til ny lov om internasjonal jernbanetrafikk i henhold til Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (samtykke til ratifikasjon av Protokoll av 3. juni 1999) (COTIF-loven) på høring 16. oktober 2003. Høringsfristen ble satt til 5. januar 2004. Følgende instanser ble bedt om å komme med eventuelle merknader:

Barne- og familiedepartementet
Finansdepartementet
Justis- og politidepartementet
Utenriksdepartementet
Statens jernbanetilsyn
Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
Jernbaneverket
Malmtrafikk AS
NSB AS
CargoNet AS
Ofofbanen AS
Connex Norge AS
Forbrukerombudet
Transportbrukernes Fellesorganisasjon

Følgende instanser har besvart henvendelsen og har ikke særskilte merknader eller innvendinger til forslaget:

Barne- og familiedepartementet
Utenriksdepartementet
Havarikommisjonen for sivil luftfart og jernbane
Følgende høringsinstanser har kommet med synspunkter:
Justisdepartementet
Finansdepartementet
Statens jernbanetilsyn
Jernbaneverket
NSB AS
CargoNet AS
Forbrukerombudet

4.2 Generelle synspunkter

Flertallet av høringsinstansene er i hovedsak positive til forslagene i høringsnotatet. En nærmere redegjørelse for høringsinstansenes syn er tatt inn i pkt. 5.1 samt departementets vurderinger i pkt. 5.2.

5 Høringsbrevets forslag

I høringsbrevet har departementet bl.a. anført følgende:

Norge har deltatt lenge i det internasjonale jernbanesamarbeidet innenfor OTIF. Forhandlingene for å oppnå enighet om den Protokoll som nå foreligger har tatt lang tid. Samferdselsdepartementet mener at endringene er et viktig bidrag for å få gjennomført de strukturelle og materielle endringene som jernbanen har vært igjennom de senere årene, også utenfor EU/EØS-området. Det var bred enighet på generalforsamlingen om endringene.

De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbane (CIV), og de enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbane (CIM), er i hovedsak en videreføring av dagens bestemmelser. Imidlertid er bl.a. befordringsplikten avskaffet i CIV og CIM, og gir derved partene større muligheter å gjøre avtaler om vilkår, og oppjustering av erstatningsbeløpene ved død eller skade fra 70 000 SDR til 175 000 SDR.

CIV, artikkel 30, § 2, jf. de enhetlige rettsregler for bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI), artikkel 14 § 2, omhandler disse erstatningsreglene om form og beløp på skadeserstatning ved død eller personskade. Av artiklene fremgår det at det erstatningsbeløp som skal ytes i henhold til § 1 (kapitalbeløp eller evt. livrente), fastsettes etter nasjonal rett. For anvendelse av De enhetlige rettsregler er det imidlertid fastsatt et maksimumsbeløp på 175 000 SDR som kapitalbeløp eller som årlig livrente tilsvarende dette beløp for hver person, i tilfelle nasjonal rett fastsetter ett lavere maksimumsbeløp.

Samferdselsdepartementet legger følgende tolkning av bestemmelsen til grunn: Det beløp som er nevnt er ikke en maksimumsgrense, men en minimumsgrense. Dersom nasjonal rett ikke fastsetter noen beløpsgrense for skadeerstatningen eller maksimumsgrensen fastsatt i nasjonal rett overstiger beløpet fastsatt i de enhetlige rettsregler, får denne bestemmelsen overhodet ingen anvendelse. Dersom nasjonal rett derimot fastsetter en maksimumsgrense som er lavere enn det angitte antall regneenheter for kapitalbeløpet, blir dette beløpet tilsvarende forhøyet i henhold til nevnte rettsregler. I Norge er det ikke fastsatt slike grenser og be-

stemmelsen vil derfor etter Samferdselsdepartementet oppfatning ikke komme til anvendelse.

De enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten) inneholder bestemmelser som skiller seg fra dagens ordning i Norge.

Gjeldende sportilgangsavtale i Norge bygger på et uaktsomhetsansvar for Jernbaneverket, som er den eneste infrastrukturforvalteren i Norge i dag, og et noe strengere ansvar for operatørene. Gjennom ovennevnte vedlegg vil et tilnærmet objektivt ansvar innføres for både transportører i internasjonal trafikk som trafikkerer det nasjonale jernbanelnett og for infrastrukturforvaltere, herunder Jernbaneverket (staten). Dette kan innebære større netto utbetalinger for staten enn det som er dagens ordning. Som nevnt gjelder CUI kun internasjonal trafikk, og den internasjonale trafikken i Norge er i dag (2002) 2,85 % av totalt antall personkilometer, og 37,28 % for gods i internasjonal trafikk i tonnkilometer. (Malmtrafikken på Ofotbanen bidrar sterkt til den høye prosentandelen).

Det vil senere bli vurdert om det bør innføres de samme erstatningsregler i nasjonal og internasjonal jernbanetrafikk. Dette bør også ses i forhold til bestemmelser om kjøreveisavgifter m.v., og må i tilfelle vurderes uavhengig av ratifiseringsarbeidet.

Utvidelse av OTIFs ansvarsområde så som harmonisering av tekniske standarder og tekniske godkjenningsordninger, herunder interoperabilitetskrav, vil være med på å utvikle jernbanen og derved på sikt kunne lette jernbanetrafikken over landegrensene, og overføre mer trafikk fra veg til jernbane innenfor hele OTIFs geografiske område. Det samme gjelder felles bestemmelser om avtale om bruk av vogner.

Endringer av beregningsgrunnlaget for medlemskontingenten til OTIF innebærer at Norges del av årsavgiften blir noe mindre enn etter dagens ordning. De økonomiske og administrative konsekvensene vil i hovedsak berøre Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket.

Bilag F og G vil kunne pålegge Statens jernbanetilsyn ytterligere oppgaver. Krav til tekniske godkjenningsordninger og krav til registre vil imidlertid i stor grad bygge på bestemmelser som er eller vil bli fastsatt i h.h.t. EØS-avtalen og samordnes

med COTIFs bestemmelser for land utenfor dette området. Disse bestemmelser antas derfor å ha begrensede administrative og økonomiske konsekvenser for Statens jernbanetilsyn.

For Jernbaneverkets del (staten) vil de nye bestemmelsene i bilag E om sportilgang innebære at det vil være nødvendig å utarbeide to sportilgangsavtaler, en for nasjonal transport og en for internasjonal transport. Dette anses imidlertid ikke å innebære merarbeid av særlig betydning for Jernbaneverket.

Ansvarsforholdene i bilag E som i stor grad likestiller operatør og infrastrukturforvalter vil kunne øke statens kostnader noe. Dette objektive ansvaret kan også slå ut i Jernbaneverkets (statens favør) ved f.eks. avsporing hvor skadene på infrastruktur kan være omfattende. Erstatningsansvar for forsinkelse og driftsavbrudd kan medføre større erstatningsutbetalinger for staten enn i dag, da »indirekte tap» knyttet til f.eks. alternativ transport sjelden vil kunne påberopes av Jernbaneverket. Dette må imidlertid også ses i forhold til hvordan kontraktstelsene er beskrevet for øvrig. Dette er imidlertid forhold som må ses i forbindelse med fremtidige nasjonale ordninger og blir derfor ikke nærmere drøftet i denne sammenheng.

Vedrørende antall erstatningssaker vil disse kunne forventes å øke når ansvarsgrunnlaget utvides. Samtidig vil selve saksbehandlingen kunne bli noe enklere fordi spørsmålet om culpa ikke lenger vil måtte drøftes.

Samlet sett ser det ikke ut til at de økonomiske og administrative konsekvensene for det offentlige vil være av særlig omfang.

Samferdselsdepartementet mener at Protokollen om den endrede overenskomsten er akseptabel for Norge slik den foreligger, og anbefaler at Norge ratifiserer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) i sin helhet.

5.1 Høringsinstansenes syn

Statens jernbanetilsyn (SJT) stiller seg positiv til forslaget, og uttaler videre:

«Det er etter vår oppfatning svært viktig at det fra norsk side arbeides for at arbeidet i OTIF blir sett i sammenheng med det arbeidet som gjøres i forhold til interoperabilitet i regi av EU-kommisjonen.

Statens jernbanetilsyn tar departementets syn på at de forventede økonomiske og administrative konsekvensene for tilsynet i forbindelse med forslaget vil bli begrenset til etterretning.

Vi legger til grunn at det kan foretas en fornyet vurdering av de økonomiske og administrative konsekvensene dersom forutsetningene endrer seg.»

Forbrukerombudet påpeker at det fra et forbrukerståsted er viktig at det arbeides for å innføre likelydende regler internasjonalt for internasjonal jernbanetrafikk, bl.a. for å sikre forbrukernes forutberegnelighet ved bruk av jernbane over landegrensene. Videre uttaler Forbrukerombudet bl.a. følgende:

«Sett fra et forbrukerståsted er det selvfølgelig svært positivt at det legges opp til et såpass strengt ansvarsgrunnlag som et tilnærmet objektivt ansvar mellom transportører, infrastrukturforvalter og de reisende. Jeg finner også grunn til å påpeke at det etter mitt syn er meget positivt at samme ansvarsgrunnlag skal gjelde både for transportører og for infrastrukturforvaltere.»

Videre anfører Forbrukerombudet at OTIF på enkelte punkter legger opp til løsninger som er mindre forbrukervennlige enn det som følger av nasjonal lovgivning og av NSBs gjeldende transportvilkår. Dette gjelder blant annet transportørens ansvar overfor passasjerene ved forsinkelser. Forbrukerombudet uttaler i den forbindelse følgende:

«Jeg ber om at departementet ivaretar forbrukernes rettigheter på disse punktene både nasjonalt og så langt det er mulig også internasjonalt.»

NSB AS ser det som positivt at OTIF har fått utvidet sitt ansvarsområde til også å omfatte harmonisering av tekniske standarder og utarbeidelse av regler for avtaler om bruk av infrastruktur i internasjonal trafikk. NSB uttaler videre:

«Endringene i COTIF er etter vår mening viktige og nødvendige for å styrke jernbanens konkurranse kraft i forhold til andre transportmidler. Dette gjelder særlig innføringen av et ansvar uten hensyn til skyld mellom trafikkutøver og infrastrukturforvalter.»

CargoNet AS uttaler følgende:

«CargoNet AS er positive til de endringer som gjøres, og håper at disse vil medvirke til en normalisering av jernbanevirksomhet i forhold til andre bransjer. Harmonisering av regler og standarder er meget viktige forutsetninger i så måte.»

Jernbaneverket uttaler bl.a. følgende:

«Jernbaneverket ser implementeringen av COTIF 1999 som et viktig skritt i retning av å få et

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

mer fungerende internasjonalt marked for jernbanetransport.»

Videre peker Jernbaneverket på problemstillingen knyttet til det å ha to forskjellige ansvarsgrunnlag for nasjonal og internasjonal transport. For øvrig viser Jernbaneverket i sine kommentarer bl.a. til den sportilgangsavtale som er inngått mellom Jernbaneverket og operatørene og som omfatter nasjonal jernbanetransport.

Justisdepartementet (JD) støtter forslaget om at overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk gjennomføres i norsk lov gjennom inkorporasjon. Imidlertid anbefaler JD at det ikke gis en ny lov, men at man i stedet gir en endringslov til den eksisterende loven, da det dreier seg om en endringsprotokoll til den opprinnelige overenskomsten, og ikke en ny konvensjon, og at forslag til ny lov bygger på loven fra 1984. JD påpeker videre bl.a. følgende i forbindelse med oppramsingen i § 1 i lovutkastet i høringsnotatet vedrørende artikkel 6 i overenskomsten:

«Det er etter det vi kan se, ikke redegjort nærmere for hvorfor artikkel 6 bokstav h er utelatt. Det bør uansett redegjøres nærmere for innholdet i artikkel 6 bokstav h i proposisjonen med særlig fokus på om det at organisasjonen kan utarbeide »andre enhetlige rettsordninger«, og at disse etter artikkel 6 § 1 bokstav h skal regulere internasjonal jernbanetrafikk m.v., kan innebære at det overføres myndighet til å gi regler som vil være bindende for norske rettssubjekter til Organisasjonen. I så fall reises spørsmål av konstitusjonell art knyttet til overføring av lovgivningsmyndighet.»

Videre viser JD til erstatningsbestemmelsene i CIV, artikkel 30 § 2, og CUI artikkel 14 § 2, og uttaler at:

«Siden ordlyden i den norske oversettelsen er noe motstridende, ber vi om at departementet i proposisjonen gjør nærmere rede for hvordan dette er å forstå.»

Videre har JD en del kommentarer av lovteknisk karakter, og som det stort sett er tatt hensyn til.

5.2 Departementets vurderinger

Norge har deltatt lenge i det internasjonale jernbanesamarbeidet innenfor OTIF. Forhandlingene for å oppnå enighet om den protokoll som nå foreligger pågikk i flere år. Departementet mener at endringene er et viktig bidrag for å få gjennomført de strukturelle og materielle endringene som jernbanen har vært gjennom de senere årene, også utenfor EU/EØS-området. Det var bred enighet på generalforsamlingen om endringene.

Departementet foreslår at det utarbeides en ny lov som erstatter de to gjeldende lovene. Begrunnelsen for denne løsningen er at det foreslås endringer i teksten i hver enkelt paragraf, også i lovens tittel, samt at nye bestemmelser er kommet til. Videre er også Stortingets samtykke til ratifikasjon foreslått tatt inn i loven. Dette medfører at antall lover reduseres fra to til en.

Når det gjelder spørsmålet om overføring av lovgivningsmyndighet til Organisasjonen, jf. overenskomsten artikkel 6 § 1 bokstav h som ikke er foreslått tatt inn i lovteksten, mener departementet at så lenge man ikke er kjent med hva eventuelt disse vil kunne inneholde, kan bokstav h ikke tas inn i lovutkastet. Sentrale endringer i overenskomsten som utarbeides av Organisasjonen skal behandles av Generalforsamlingen, og må etter departementets oppfatning innarbeides i norsk lov eller eventuelt vurderes å ta forbehold om. I begge tilfeller må slike endringer etter det departementet forstår legges frem for Stortinget. Departementet legger til grunn at den ordning som det er lagt opp til i lovutkastet ikke innebærer overføring av lovgivningsmyndighet, da eventuelt nye regler som utarbeides i henhold til bokstav h da må skje ved lovendring. Det er som nevnt ovenfor også mulighet til å reservere seg for et helt vedlegg.

De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbane (CIV), og de enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbane (CIM), er i hovedsak en videreføring av dagens bestemmelser. Imidlertid er bl.a. befordringsplikten avskaffet i CIV og CIM, og dette gir derved partene større muligheter til å gjøre avtaler om vilkår. Videre er det gjort en oppjustering av erstatningsbeløpene ved død og skade fra 70 000 SDR til 175 000 SDR.

CIV, artikkel 30, § 2, jf. de enhetlige rettsregler for bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI), artikkel 14 § 2, omhandler disse erstatningsreglene om form og beløp på skadeerstatning ved død eller personskade. Av artiklene fremgår det at det erstatningsbeløp som skal ytes i henhold til § 1 (kapitalbeløp eller evt. livrente), fastsettes etter nasjonal rett. Videre heter det: «For anvendelse av De enhetlige rettsregler er det imidlertid fastsatt et maksimumsbeløp på 175 000 regneenheter som kapitalbeløp eller som årlig livrente tilsvarende dette kapitalbeløpet for hver reisende, i tilfelle nasjonal rett fastsetter et lavere maksimumsbeløp.» Departementet legger følgende tolkning av bestemmelsen til grunn: Det beløp som er nevnt er ikke en maksimumsgrense, men en minimumsgrense. Dersom nasjonal rett ikke fastsetter noen beløpsgrense for skadeerstatningen eller maksi-

mumsgrensen fastsatt i nasjonal rett overstiger beløpet fastsatt i de enhetlige rettsregler, får denne bestemmelsen overhodet ingen anvendelse. Der som nasjonal rett derimot fastsetter en maksimumsgrense som er lavere enn det angitte antall regneenheter for kapitalbeløpet, blir dette beløpet tilsvarende forhøyet i henhold til nevnte rettsregler. I Norge er det ikke fastsatt slike grenser og bestemmelsen vil derfor ikke komme til anvendelse. Departementet har for ordens skyld også bedt om en uttalelse fra OTIF i denne saken. OTIF har uttalt følgende:

«The upper limit of 175,000 SDR, which actually is the minimum amount regarding a limit, will only be applicable in Member States the national law of which provides for maximum limits of compensatory damages of less than that amount.»

De enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten) inneholder bestemmelser som skiller seg fra det som gjelder for nasjonal transport i Norge. Jernbaneverket, som infrastrukturforvalter skal inngå en såkalt sportilgangsavtale med operatørene, hvilket innebærer at det jernbaneforetak som tildeles jernbaneinfrastrukturkapasitet på det nasjonale jernbanenettet skal inngå de nødvendige administrative, tekniske og finansielle avtaler med infrastrukturforvalteren for den jernbaneinfrastruktur som skal brukes, jf. § 8–1 i forskrift 5. februar 2003 om fordeling av jernbaneinfrastrukturkapasitet og innkreving av avgifter for bruk av det nasjonale jernbanenettet (fordelingsforskriften).

Gjeldende sportilgangsavtale i Norge bygger på et uaktsomhetsansvar for Jernbaneverket, og et noe strengere ansvar for operatørene. Gjennom ovennevnte vedlegg vil et tilnærmet objektivt ansvar innføres for både *transportører* i internasjonal trafikk som trafikkerer det nasjonale jernbanenett og for *infrastrukturforvaltere*, herunder Jernbaneverket (staten). Dette kan innebære større netto utbetalinger for staten enn det som er dagens ordning. Som nevnt gjelder CUI kun internasjonal trafikk, og den internasjonale trafikken i Norge er i dag (2002) 2,85 % av totalt antall personkilometer, og 37,28 % for gods i internasjonal trafikk i tonn kilo-

meter. (Malmtrafikken på Ofotbanen bidrar sterkt til den høye prosentandelen).

Det kan på sikt være hensiktsmessig å vurdere nærmere om det bør innføres samme erstatningsregler i nasjonal og internasjonal jernbanetrafikk. Dette er imidlertid en sak som kan ha økonomiske konsekvenser for staten, og bør derfor ses i forhold til beregning av kjøreveisavgifter m.v., og må i tilfelle vurderes uavhengig av ratifiseringen av COTIF.

Utvidelse av OTIFs ansvarsområde til harmonisering av tekniske standarder og tekniske godkjenningsordninger, herunder interoperabilitetskrav, vil være med på å utvikle jernbanen og derved på sikt kunne lette jernbanetrafikken over landegrensene, og overføre mer trafikk fra veg til jernbane innenfor hele OTIFs geografiske område. Det samme gjelder felles bestemmelser om avtale om bruk av vogner.

Samferdselsdepartementet mener at endringene som er gjort i overenskomsten, herunder de nye vedleggene, og som er et ledd i det pågående internasjonale arbeidet for å fremme jernbanetrafikk over landegrensene, er positivt for den videre utviklingen av jernbanen. I denne sammenhengen er det verd å merke seg at EU har søkt om å bli medlem i OTIF, og antas å bli en sterk pådriver i den videre utviklingen av organisasjonen. Det antas at relevante deler av EU/EØS-regleverket vil bli lagt til grunn for den videre utviklingen av OTIF, og på sikt bli innarbeidet i COTIF, slik at også land utenfor EU/EØS-området vil få de samme bestemmelsene.

Samferdselsdepartementet mener at Protokollen om den endrede overenskomsten er akseptabel for Norge slik den foreligger, og anbefaler at Norge ratifiserer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) i sin helhet.

Som nevnt foreslår Samferdselsdepartementet samtidig å innarbeide Stortingets samtykke til ratifikasjon i lovutkastets sluttbestemmelse istedenfor å utarbeide en egen lov om ratifikasjon som ble gjort i 1984, noe som medfører at det kun blir en lov på området.

Overenskomsten i engelsk versjon, og i norsk oversettelse vedlegges proposisjonen.

6 Økonomiske og administrative konsekvenser

Endringer av beregningsgrunnlaget for medlemskontingenten til OTIF innebærer at Norges del av årsavgiften blir noe mindre enn etter dagens ordning.

De økonomiske og administrative konsekvensene vil i hovedsak berøre Statens jernbanetilsyn og Jernbaneverket.

Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten) og enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten) vil kunne pålegge Statens jernbanetilsyn ytterligere oppgaver. De krav til tekniske godkjenningsordninger og krav til registre antas imidlertid i stor grad å bygge på bestemmelser som er eller vil bli fastsatt i h.h.t. EØS-avtalen og samordnes med COTIFs bestemmelser for land utenfor dette området. Disse bestemmelser antas derfor å ha begrensede administrative og økonomiske konsekvenser for Statens jernbanetilsyn.

Ansvarsforholdene i de enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten)

som i stor grad likestiller operatør og infrastrukturforvalter vil kunne øke statens kostnader noe. Dette objektive ansvaret kan også slå ut i Jernbaneverkets (statens favør) ved f.eks. avsporing hvor skadene på infrastruktur kan være omfattende.

For Jernbaneverkets del (staten) vil de nye bestemmelsene i bilag E om sportilgang videre innebære at det vil være nødvendig å utarbeide to sportilgangsavtaler, en for nasjonal transport og en for internasjonal transport. Dette anses imidlertid ikke å innebære merarbeid av særlig betydning for Jernbaneverket.

Antall erstatningssaker kan forventes å øke når ansvarsgrunnlaget utvides. Samtidig vil selve saksbehandlingen kunne bli noe enklere fordi spørsmålet om culpa ikke lenger vil måtte drøftes. Det er imidlertid verdt å merke seg at i 2002 var internasjonal trafikk i antall personkilometer 2,85 % av totalt antall personkilometer. For gods var internasjonal trafikk 37,28 % av totalt antall tonnkilometer. (Det er malmtransporten på Ofotbanen som bidrar til den høye prosentandelen).

Samlet sett ser det ikke ut til at de økonomiske og administrative konsekvensene for det offentlige vil være av særlig stort omfang.

7 Merknader til enkelte paragrafer

Til § 1 Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

Paragrafens første ledd gjennomfører protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) med vedlegg samt Protokoll om privilegier og immunitet for Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk (OTIF). Overenskomsten er utarbeidet på fransk, tysk og engelsk. Ved uenighet skal den franske teksten gå foran. Departementet har oversatt overenskomsten til norsk, og denne samt Overenskomsten på engelsk, er tatt inn som vedlegg til proposisjonen.

Av paragrafens annet ledd fremgår det at endringsprotokollen gjennomføres i Norge gjennom inkorporasjon, noe som også er gjort i forbindelse med tidligere endringer m.v. Dette innebærer at hele overenskomsten blir en del av norsk rett. Imidlertid er det i loven tatt inn definisjoner og særskilte kompetansebestemmelser, herunder prosessuelle regler m.v. i lovens § 3 – § 6 som informasjon til brukerne.

Til § 2 Virkeområde

Virkeområdene til vedleggene er til dels meget omfattende. Derfor er kun hovedvirkeområdene tatt inn i lovutkastet, og med en henvisning til relevante bestemmelser. Nedenfor følger en nærmere redegjørelse for virkeområdet, inkludert presiseringer og forbehold, til de enkelte vedleggene.

a) *Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten)*. De enhetlige rettsregler gjelder for all betalt og gratis transport av reisende på jernbanene når avreisestedet og bestemmelsesstedet befinner seg i to forskjellige konvensjonsstater. Dette gjelder uansett hvor partene i transportavtalen måtte ha sin bopel eller sitt hovedområde eller hvilken nasjonalitet de måtte ha.

Når en internasjonal transport er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til den grenseoverskridende trafikken på jernbanen, innbefatter transport over vei eller over innenlands vannvei i en konvensjonsstat, finner De enhetlige rettsregler anvendelse.

Når en internasjonal transport er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til transport på jernbane, innbefatter transport over sjø eller en grenseoverskridende transport over innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten over innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i liste over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten. Listen som oppdateres jevnlig finnes tilgjengelig i OTIF, www.otif.org/

De enhetlige rettsregler gjelder likeledes, for så vidt angår jernbanens ansvar for reisendes død og skade, personer som ledsager en sending som transporteres i samsvar med De enhetlige rettsregler CIM.

De enhetlige rettsregler gjelder ikke for transporter mellom stasjoner i to nabostater hvis de linjer transporten foregår på mellom stasjonene, opereres av en eller flere infrastrukturforvaltere fra én og samme stat. Se nærmere omtale i artikkel 1 i De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten).

b) *Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten)*. De enhetlige rettsregler gjelder for alle kontrakter om transport av gods på jernbanene mot vederlag når stedet for innlevering og utlevering av godset befinner seg i to forskjellige stater, i loven her Norge og annen konvensjonsstat. Dette gjelder uansett hvor partene i fraktavtalen måtte ha sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha. De enhetlige rettsregler gjelder også fraktavtaler for transport av gods på jernbanene mot vederlag når stedet for innlevering og utlevering av godset befinner seg i to forskjellige stater og en av statene er Norge, og når avtalepartene er blitt enige om at avtalen skal være underlagt De enhetlige rettsreglene.

Når en internasjonal transport som bare er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til den grenseoverskridende jernbanetransporten, innbefatter transport på vei eller på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse.

Når en internasjonal transport som bare er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til jernbanetransporten, innbefatter en sjøtransport eller en grense-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

overskridende transport på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten på innenlands vannvei skjer på linjer som er tatt inn i listen over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten. Disse listene som oppdateres jevnlig finnes tilgjengelig i OTIF, www.otif.org/

De enhetlige rettsregler gjelder ikke transporter mellom stasjoner i to nabostater, når disse stasjonenes infrastruktur forvaltes av en eller flere infrastrukturforvaltere som er underlagt én og samme stat. For nærmere omtale vises til artikkel 1 i De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbane (CIM – Bilag B til overenskomsten).

c) Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID – Bilag C til overenskomsten)

Disse reglene gjelder for:

- a) all internasjonal jernbanetransport av farlig gods på norsk område
- b) all transport i tillegg til jernbanetransporten som De enhetlige rettsregler CIM finner anvendelse på, med forbehold for internasjonale bestemmelser som regulerer transport med annen transportmåte,

samt de aktiviteter som er omhandlet i vedlegg til disse regler.

Farlig gods som vedlegget utelukker transport av, skal ikke tas imot for internasjonal transport, jf. artikkel 1, bilag C.

Disse reglene gjelder ikke, i sin helhet eller delvis, for transport av farlig gods som det gis unntak for i vedlegget. Unntak kan bare gis når den unntatte transportens mengde og beskaffenhet eller emballasjen ivaretar transportsikkerheten, jf. artikkel 2, bilag C.

Enhver medlemsstat beholder retten til å regulere eller forby internasjonal transport av farlig gods på sitt område av andre årsaker enn de som har med transportsikkerhet å gjøre, jf. artikkel 3, bilag C.

d) Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal jernbanetrafikk (CUV- Bilag D til overenskomsten) gjelder for bi- eller multilaterale avtaler om bruk av jernbanevogner som transportmiddel for å utføre transport etter De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM, jf. artikkel 1, bilag D til overenskomsten.

e) Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten) gjelder enhver avtale om bruk av jernbaneinfrastruktur for internasjonal transport ifølge De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM. Dette gjelder uansett

hvor avtalepartene måtte ha sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha. De enhetlige rettsregler gjelder også når jernbaneinfrastrukturen forvaltes eller nyttes av stater eller statlige institusjoner eller organisasjoner, jf. artikkel 1 § 1 i CUI, bilag E til overenskomsten.

Med forbehold for artikkel 21 i CUI finner De enhetlige rettsreglene ikke anvendelse på noen andre rettslige forbindelser, særlig ikke:

- a) transportørens eller infrastrukturforvalterens ansvar for sitt personale eller for andre personer som de nytter for å utføre sine oppgaver;
- b) ansvaret mellom transportøren eller infrastrukturforvalteren på den ene siden og tredjemann på den andre siden.

f) Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten) fastsetter den fremgangsmåten som skal følges ved godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk, jf. artikkel 1 i APTU, bilag F til overenskomsten.

g) Enhetlige rettsregler om godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten) fastsetter den fremgangsmåte som skal følges ved godkjenning av rullende materiell og annet jernbanemateriell for internasjonal trafikk, jf. artikkel 1 i ATMF, bilag G til overenskomsten.

Til § 4 Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer

Bestemmelser som er felles for flere vedlegg er innarbeidet i grunnavtalen. Derfor er regler om fullbyrdelse m.v. av dommer tatt inn i grunnavtalens artikkel 12. Artikkel 12 § 1 og § 2 omhandler fullbyrdelse av dommer.

Dommer, også uteblivelsesdommer som er avsagt av en kompetent domstol på grunnlag av overenskomsten og som er blitt tvangskraftige kan tvangsfullbyrdes i hver enkel konvensjonsstat så snart de foreskrevne formalitetene er oppfylt i den stat hvor fullbyrdelsen skal finne sted. Saken kan ikke gjenopptas til ny realitetsbehandling. Disse bestemmelsene gjelder også rettsforlik.

Til § 5 Fremgangsmåte ved regress

Bestemmelsen bygger på artikkel 63 §§ 1-6 i De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal trans-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

port av reisende på jernbanene (CIV), og artikkel 51 §§ 1–6 i De enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM).

Til § 6 Utlegg, arrest m.v.

Grunnavtalens artikkel 12 §§ 3–5 omhandler utlegg og arrest m.v. Det vises i den forbindelse til lov 26. juni 1992 nr. 86 om tvangsfullbyrdelse og midlertidig sikring (tvangsfullbyrdesloven) § 4–17 som omhandler utenlandsk tvangsgrunnlag, jf. § 4–1. Tvangsfullbyrdelse av et krav kan bare begjæres når det foreligger et alminnelig eller særlig tvangsgrunnlag for kravet og dette tvangsgrunnlaget er tvangskraftig. Alminnelig tvangsgrunnlag er bl.a. avgjørelse av utenlandsk domstol som vil være bindende her i riket etter tvistemålsloven § 168 a. Et slikt tvangsgrunnlag kan begjæres tvangsfullbyrdet når det er tvangskraftig i opphavsstaten.

Til § 7 Forskrifter

Det vil kunne bli utarbeidet nærmere regler i h.h.t. vedleggene til overenskomsten. Dette gjelder særlig De enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske

bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU) og De enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF). Bl.a. finnes bestemmelser om at det skal utstedes sertifikater og driftsgodkjenninger, underretning om ulykker m.v. Slike oppgaver skal bl.a. kunne utføres av kompetent myndighet i den enkelte medlemsstat. Bestemmelser om hvem som er kompetent myndighet vil om det viser seg nødvendig bli gjort i forskrifter. Det kan også være hensiktsmessig å kunne utarbeide forskrifter i andre tilfeller for å klargjøre nærmere bestemmelser m.v.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven) i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

I

§ 1 Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk

Loven gjennomfører Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) med vedlegg som nevnt i § 2 samt Protokoll om privilegier og immunitet for Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk (OTIF).

Overenskomsten skal gjelde som norsk lov.

§ 2 Virkeområde

- a) Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten) gjelder for all betalt og gratis transport av reisende på jernbane når avreisestedet befinner seg i Norge og bestemmelsesstedet befinner seg i annen konvensjonsstat eller omvendt, med de presiseringer og forbehold som er nevnt i Artikkel 1 i CIV,
- b) Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten) gjelder for alle kontrakter om transport av gods på jernbane mot vederlag når stedet for innlevering av godset befinner seg i Norge og utlevering av godset befinner seg i annen konvensjonsstat eller omvendt, med de presiseringer og forbehold som er nevnt i Artikkel 1 i CIM,
- c) Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID – Bilag C til overenskomsten), gjelder for all internasjonal jernbanetransport av farlig gods i Norge i henhold til Artikkel 1 i RID, med de unntak og begrensninger som nevnt i Artikkel 2 og 3 i RID,
- d) Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal jernbanetrafikk (CUV – Bilag D til overenskomsten) gjelder for bi- og multilaterale avtaler om bruk av jernbanevogner som transportmiddel for å utføre transporter etter De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM i henhold til Artikkel 1 i CUV,

- e) Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten), gjelder for enhver avtale om bruk av infrastruktur for internasjonal transport som omfattes av De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM, med de presiseringer og forbehold som nevnt i Artikkel 1 i CUI,
- f) Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten), fastsetter den fremgangsmåten som skal følges ved godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk i henhold til Artikkel 1 i APTU,
- g) Enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten) fastsetter den fremgangsmåte som skal følges ved godkjenning av rullende materiell og annet jernbanemateriell for internasjonal trafikk i henhold til Artikkel 1 i ATMF.

§ 3 Definisjoner

I denne lov menes med:

- a) *Overenskomsten* - Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999) med vedlegg som nevnt i § 2, og protokoll om immunitet som nevnt i § 1,
- b) *Passasjertransportør i CIV* – Den avtalefestede transportøren som den reisende har inngått transportavtale med i henhold til De enhetlige rettsregler (CIV), eller en etterfølgende transportør som er ansvarlig etter CIV,
- c) *Godstransportør i CIM* – Den avtalefestede transportøren som senderen har inngått fraktavtale med i henhold til De enhetlige rettsregler (CIM), eller en etterfølgende transportør som er ansvarlig etter CIM.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 4 Anerkjennelse og fullbyrdelse av utenlandske dommer

Dommer, uteblivelsesdommer og rettsforlik, som er avsagt av en kompetent domstol i en konvensjonsstat med grunnlag i overenskomsten, og som etter konvensjonsstatens rett gir adgang til tvangsfullbyrdelse, kan fullbyrdes her i riket. Begjæring om fullbyrding rettes til Oslo byfogdembe- te. Retten prøver ikke riktigheten av konvensjons- statens dom.

Bestemmelsen i første ledd kommer ikke til anvendelse på avgjørelser som bare har foreløpig tvangskraft, eller på dommer som pålegger sakssø- keren å betale en skadeserstatning utover saksom- kostningene fordi dennes søksmål avvises.

§ 5 Fremgangsmåte ved regress

Rettmessigheten av den utbetaling som er fore- tatt av den transportøren som utøver en av de re- gresser som er fastsatt i CIV og CIM, kan ikke be- strides av den transportør det er søkt regress hos når erstatningen er fastsatt rettslig og når sistnev- te transportør, korrekt stevnet, er gitt anledning til å intervenere i rettssaken. Domstolen i hovedsøks- målet bestemmer fristene for forkynnelse av stev- ningen og for intervensjonen.

Den regressøkende transportør skal for en og samme rett fremme sitt krav mot alle de transpor- tører som den ikke har kommet fram til en minne- lig ordning med. I motsatt fall tapes retten til re- gress hos dem som ikke er stevnet. Domstolen av- gjør i en og samme dom alle de regressaker som er forelagt den.

Enhver transportør som ønsker å gjøre sin re- gressrett gjeldende kan reise søksmål ved domstol i Norge om en av transportørene som har deltatt i transporten har hjemting i Norge.

Når søksmål skal reises mot flere transportører som har hjemting i Norge, har den regressøkende transportør rett til å velge i hvilken av disse kretser den vil anlegge saken.

§ 6 Utlegg, arrest m.v.

Har et transportforetak som følge av en trans- port som er underlagt De enhetlige rettsregler CIV eller CIM, fordringer på et utenlandsk transportfo- retak, kan det bare tas utlegg eller arrest her i riket når det skjer i henhold til en dom avsagt av en dom- stol i den konvensjonsstat det utenlandske trans- portforetaket tilhører.

Ved fordringer som følger av en kontrakt un- derlagt De enhetlige rettsregler CUV eller CUI kan det bare tas utlegg eller arrest etter dom avsagt av domstol i den stat som det utenlandske foretaket som er fordringshaver tilhører.

For innehaver av jernbanevogner som ikke har sitt hovedkontor i Norge, kan jernbanevogner bare tas som utlegg, arrest og/eller i konkursbeslag her i riket etter dom avsagt av domstol i den stat der in- nehaver har sitt hovedkontor. Innehaver betyr den som på permanent vis står for den økonomiske drif- ten av en jernbanevogn som transportmiddel, enten at vedkommende eier den eller har råderetten over den.

§ 7 Forskrifter

Departementet kan gi nærmere forskrifter til ut- fylling og gjennomføring av loven.

§ 8 Ratifikasjon

Stortinget samtykker til at Norge ratifiserer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overens- komst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999).

§ 9 Ikrafttredelse og endringer i andre lover

Loven trer i kraft fra det tidspunkt Kongen be- stemmer. § 8 trer likevel i kraft straks.

Fra den tid loven trer i kraft, gjøres følgende endringer i andre lover:

1. Lov 15. juni 1984 nr. 74 om befordring av personer og gods på jernbane i henhold til Overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) oppheves.

2. Lov 15. juni 1984 nr. 75 om samtykke til ratifikasjon av overenskomst av 9. mai 1980 om internasjonal jernbanetrafikk oppheves.

3. Lov 10. juni 1977 nr. 73 om jernbaneansvar § 2 annet ledd skal lyde:

«Fra lovens regler kap II, jf. kap IV, unntas befor- dring som jernbanen svarer for etter lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven).»

Vedlegg 1

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

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

- Convinced of the necessity for and usefulness of an intergovernmental organisation which deals so far as possible with all aspects of international carriage by rail at the State level,
- considering that for this purpose, taking account of the application of COTIF 1980 by 39 States in Europe, Asia and Africa as well as by the railway undertakings in those States, OTIF is the most appropriate organisation,
- considering the necessity of developing COTIF 1980, in particular the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules, in order to adapt it to the present needs of international carriage by rail,
- considering that safety during the carriage of dangerous goods in international rail traffic demands the transformation of RID into a regime of public law, whose application no longer depends upon the conclusion of a contract of carriage subject to the CIM Uniform Rules,
- considering that the political, economic and juridical changes which have occurred in a large number of Member States since the signing of the Convention on 9 May 1980 should be the motive for establishing and for developing prescriptions which are uniform covering other fields of law which are important for international rail traffic,
- considering that the States should adopt, while taking into account special public interests, more efficacious measures to eliminate the obstacles which persist in the crossing of frontiers in international rail traffic,

Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (Protokoll 1999)

I henhold til artikkel 6 og 19 § 2 i Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk, undertegnet i Bern 9. mai 1980, heretter kalt «COTIF 1980», ble den femte Generalforsamling i Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk (OTIF) holdt i Vilnius 26. mai – 3. juni 1999.

Generalforsamlingen,

- som er overbevist om nødvendigheten og nytten av en mellomstatlig organisasjon som i den utstrekning det er mulig tar seg av alle sider ved internasjonal jernbanetrafikk på det statlige plan,
- som mener at OTIF er den mest egnede organisasjon for dette formål tatt i betraktning at COTIF 1980 anvendes av 39 stater i Europa, Asia og i Afrika samt av jernbaneforetak i disse statene,
- som tar i betraktning at det er nødvendig å videreutvikle COTIF 1980, særlig De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM, for å tilpasse den etter de nye behov innen internasjonal jernbanetrafikk,
- som tar i betraktning at sikkerheten ved transport av farlig gods i internasjonal jernbanetrafikk gjør det nødvendig å omgjøre RID til offentlig rettsordning, hvis anvendelse ikke lenger vil være basert på inngåelse av transportavtale som er underlagt De enhetlige rettsregler CIM,
- som tar i betraktning at de politiske, økonomiske og rettslige forandringer som er skjedd i mange medlemsstater siden undertegningen av overenskomsten 9. mai 1980, innebærer at det må utarbeides og videreutvikles enhetlige bestemmelser som dekker andre rettsområder som er viktige for internasjonal jernbanetrafikk, som mener at statene bør treffe mer effektive tiltak, idet det tas hensyn til særlige offentlige interesser, for å fjerne de hindringer som fortsatt finnes ved grensepassering i internasjonal jernbanetrafikk,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- considering that, in the interest of international carriage by rail, it is important to bring up to date the international multilateral conventions and agreements which exist in the railway field and to integrate them, where appropriate, into the Convention,
- the General Assembly has decided the following :

Article 1

New version of the Convention

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

Article 2

Provisional Depositary

- § 1 The functions of the Depositary Government, provided for in Articles 22 to 26 of COTIF 1980, shall be performed by OTIF, as Provisional Depositary, from the opening for signature of this Protocol and until the date of its entry into force.
- § 2 The Provisional Depositary shall inform the Member States
- a) of signatures of this Protocol and of the deposit of instruments of ratification, acceptance, approval or accession,
 - b) of the day on which this Protocol enters into force in application of its Article 4,
- and shall perform the other functions of Depositary such as are set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

Article 3

Signature. Ratification. Acceptance. Approval. Accession

- § 1 This Protocol shall remain open for signature by the Member States until 31 December 1999. The signing shall take place at Berne at the office of the Provisional Depositary.
- § 2 In accordance with Article 20 § 1 of COTIF 1980, this Protocol shall be subject to ratification, acceptance or approval. The instruments of ratification, acceptance or approval shall be deposited as soon as possible with the Provisional Depositary.
- § 3 The Member States which have not signed this Protocol within the period provided for in § 1, as well as States of which the application to accede to COTIF 1980 is deemed to have been accep-

- som mener at det er viktig for internasjonal jernbanetrafikk at eksisterende multilaterale internasjonale konvensjoner og avtaler på jernbaneområdet oppdateres og, dersom det er hensiktsmessig, integreres i overenskomsten, har vedtatt følgende:

Artikkel 1

Den nye versjonen av overenskomsten

COTIF 1980 er endret slik det fremgår i vedlegget, som utgjør en integrert del av denne protokoll.

Artikkel 2

Midlertidig depositar

- § 1 Depositarregjeringens oppgaver fastsatt i artikkel 22 til 26 i COTIF 1980, ivaretas av OTIF, som opptrer som midlertidig depositar, fra det tidspunkt denne protokoll åpnes for undertegning og til den trer i kraft.
- § 2 Den midlertidige depositaren skal underrette medlemsstatene om:
- a) undertegninger av denne protokoll og om deponering av ratifikasjons-, godtakelses-, godkjennings- eller tiltredelsesdokumenter,
 - b) datoen for ikrafttredelse av denne protokoll i samsvar med artikkel 4,
- og skal ivareta depositarens øvrige oppgaver angitt i del VII i Wien-konvensjonen av 23. mai 1969 om traktatrett.

Artikkel 3

Undertegning. Ratifikasjon. Godtakelse. Godkjenning. Tiltredelse.

- § 1 Denne protokoll er åpen for undertegning av medlemsstatene inntil 31. desember 1999. Undertegningen skjer i Bern hos den midlertidige depositar.
- § 2 Denne protokoll skal i samsvar med artikkel 20 § 1 i COTIF 1980 ratifiseres, godtas eller godkjennes. Ratifikasjons-, godtakelses- eller godkjenningssdokumentene deponeres snarest mulig hos den midlertidige depositar.
- § 3 Medlemsstater som ikke har undertegnet denne protokoll innen fristen fastsatt i § 1, samt stater hvis søknad om tiltredelse til COTIF 1980 er godtatt med full rettsvirkning i samsvar med ar-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ted in accordance with its Article 23 § 2, may accede to this Protocol before its entry into force by depositing an instrument of accession with the Provisional Depositary.

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

Article 4

Entry into force

- § 1 This Protocol shall enter into force on the first day of the third month following that during which the Provisional Depositary will have notified the Member States of the deposit of the instrument by which the conditions of Article 20 § 2 of COTIF 1980 are fulfilled. States which, at the time of the decision of the fifth General Assembly, were Member States and which are still such at the moment when the conditions for entry into force of this Protocol are satisfied, shall be considered as Member States within the meaning of the said Article 20 § 2.
- § 2 However, Article 3 shall be applicable from the opening for signature of this Protocol.

Article 5

Declarations and reservations

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

Article 6

Transitional provisions

- § 1 At the latest six months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the General Assembly in order to
- designate the members of the Administrative Committee for the next period (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol) and, if appropriate, to take decisions about the end of the mandate of the current Administrative Committee,

tikkel 23 § 2, kan, før denne protokoll trer i kraft, tiltre protokollen ved å deponere et tiltredelsesdokument hos den midlertidige depositaren.

- § 4 En stats tiltredelse til COTIF 1980 i samsvar med dens artikkel 23 gjelder både COTIF 1980 og overenskomsten i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll, når staten har inngitt søknad etter at denne protokoll er åpnet for undertegning, men før den er trådt i kraft.

Artikkel 4

Ikraftttredelse

- § 1 Denne protokoll trer i kraft den første dag i den tredje måned etter den måned den midlertidige depositaren har underrettet medlemsstatene om deponeringen av dokumentet som oppfyller vilkårene i artikkel 20 § 2 i COTIF 1980. De stater som var medlemsstater på det tidspunkt den femte Generalforsamlingen fattet beslutningen, og som fremdeles er medlemsstater på det tidspunkt vilkårene for ikraftttredelse av denne protokoll er oppfylt, betraktes som medlemsstater etter nevnte artikkel 20 § 2.
- § 2 Artikkel 3 får likevel anvendelse fra undertegningen av denne protokoll.

Artikkel 5

Erklæringer og forbehold

Erklæringer og forbehold etter artikkel 42 § 1 i overenskomsten i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll, kan avgis eller fremsettes når som helst, selv før denne protokoll trer i kraft. Disse får virkning på det tidspunkt denne protokoll trer i kraft.

Artikkel 6

Overgangsbestemmelser

- § 1 Senest seks måneder etter at denne protokoll er trådt i kraft, skal Generalsekretæren i OTIF sammenkalle Generalforsamlingen for å:
- oppnevne medlemmene i Administrasjonskomiteen for neste periode (artikkel 14 § 2, bokstav b) i COTIF i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll) og, eventuelt, treffe beslutning om når den sittende Administrasjonskomiteens mandat skal opphøre,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) fix, for a period of six years, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during each financial period (Article 14 § 2, letter e) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol), and
- c) proceed, if appropriate, to the election of the Secretary General (Article 14 § 2, letter c) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).
- § 2 At the latest three months after the entry into force of this Protocol, the Secretary General of OTIF shall convene the Committee of Technical Experts.
- § 3 After the entry into force of this Protocol, the mandate of the Administrative Committee, determined in accordance with Article 6 § 2, letter b) of COTIF 1980, shall terminate on the date fixed by the General Assembly which must coincide with the beginning of the mandate of the members and deputy members of the Administrative Committee designated by the General Assembly (Article 14 § 2, letter b) of COTIF in the version in the Annex to this Protocol).
- § 4 The mandate of the Director General of the Central Office, in office at the time of entry into force of this Protocol, shall terminate on the expiration of the period for which he has been appointed in accordance with Article 7 § 2, letter d) of COTIF 1980. He shall exercise, from the time of entry into force of this Protocol, the functions of Secretary General.
- § 5 Even after the entry into force of this Protocol, the relevant provisions of Articles 6, 7 and 11 of COTIF 1980 shall remain applicable with regard to
- a) the auditing of the accounts and the approval of the annual accounts of the Organisation,
- b) the fixing of the definitive contributions of the Member States to the expenses of the Organisation,
- c) the payment of contributions,
- d) the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach during a five-year period, fixed before the entry into force of this Protocol.
- Letters a) to c) refer to the year during which this Protocol enters into force as well as to the year which precedes that year.
- § 6 The definitive contributions of the Member States due for the year during which this Protocol enters into force, shall be calculated on the basis of Article 11 § 1 of COTIF 1980.
- § 7 At the request of the Member State whose contribution calculated pursuant to Article 26 of the
- b) fastsette, for en periode på seks år, Organisasjonens utgiftstak for hver budsjettperiode (artikkel 14 § 2, bokstav e) i COTIF i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll) og
- c) eventuelt foreta valg av Generalsekretæren (artikkel 14 § 2, bokstav c) i COTIF i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll).
- § 2 Senest tre måneder etter at denne protokoll er trådt i kraft, skal Generalsekretæren i OTIF sammenkalle Den tekniske ekspertkomité.
- § 3 Etter at denne protokoll er trådt i kraft, skal Administrasjonskomiteens mandat fastsatt i samsvar med artikkel 6 § 2, bokstav b) i COTIF 1980, opphøre på den dato Generalforsamlingen bestemmer; der datoen skal sammenfalle med starten på mandatet til Administrasjonskomiteens medlemmer og varamedlemmer, som er oppnevnt av Generalforsamlingen (artikkel 14 § 2, bokstav b) i COTIF i den versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll).
- § 4 Mandatet til Sentralbyråets sittende Generaldirektør på det tidspunkt denne protokoll trer i kraft, opphører ved utgangen av den perioden vedkommende er blitt utnevnt for, i samsvar med artikkel 7 § 2, bokstav d) i COTIF 1980. Fra denne protokollens ikrafttredelse skal vedkommende utøve vervet som Generalsekretær.
- § 5 Selv etter at denne protokoll er trådt i kraft, skal de relevante bestemmelser i artikkel 6, 7 og 11 i COTIF 1980 fortsatt gjelde med hensyn til:
- a) revisjon av Organisasjonens regnskap og godkjenning av dens årsregnskap,
- b) fastsettelse av medlemsstatenes endelige bidrag til Organisasjonens utgifter,
- c) innbetaling av bidrag,
- d) Organisasjonens utgiftstak over et tidsrom på fem år, som fastsettes før denne protokollens ikrafttredelse.
- Bokstav a) til c) gjelder det året denne protokoll trer i kraft, og året forut for dette.
- § 6 Medlemsstatenes endelige bidrag for det året denne protokoll trer i kraft, beregnes på grunnlag av artikkel 11 § 1 i COTIF 1980.
- § 7 Når en medlemsstats bidrag, beregnet i samsvar med artikkel 26 i overenskomsten i den

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Convention in the version in the Annex to this Protocol is greater than that for the year 1999, the General Assembly may determine the contribution of that State for the three years which follow the year of entry into force of this Protocol, taking account of the following principles :

- a) the basis for the determination of the transitional contribution shall be the minimum contribution pursuant to Article 26 § 3 above referred to or the contribution due for the year 1999 if this is greater than the minimum contribution;
- b) the contribution shall be adapted progressively in three steps at most to arrive at the amount of the definitive contribution calculated pursuant to Article 26 above referred to.

This provision shall not apply to Member States which owe the minimum contribution which, in any event, shall remain due.

§ 8 Contracts of carriage of passengers or goods in international traffic between Member States, concluded pursuant to the CIV Uniform Rules 1980 or the CIM Uniform Rules 1980, shall remain subject to the Uniform Rules in force at the time of the conclusion of the contracts even after the entry into force of this Protocol.

§ 9 Mandatory provisions of the CUV Uniform Rules and of the CUI Uniform Rules shall apply to contracts concluded before the entry into force of this Protocol one year after its entry into force.

Article 7

Texts of the Protocol

§ 1 This Protocol shall be concluded and signed in the English, French and German languages. In the case of divergence, the French text shall prevail.

§ 2 On a proposal by one of the Member States concerned, the Organisation shall publish official translations of this Protocol in other languages, if one of these languages is an official language in the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries duly authorised by their respective Governments have signed this Protocol.

versjon som fremgår av vedlegget til denne protokoll, overstiger bidraget fastsatt for året 1999, kan Generalforsamlingen, etter anmodning fra denne medlemsstat, fastsette denne statens bidrag for tre år som følger etter det året denne protokollen trer i kraft, idet det tas hensyn til følgende prinsipper:

- a) grunnlaget for fastsettelse av overgangsbidrag er minstebidraget i henhold til artikkel 26 § 3 nevnt ovenfor, eller bidraget fastsatt for året 1999 dersom dette er høyere enn minstebidraget,
- b) bidraget justeres gradvis i tre etapper maksimum for å komme fram til beløpet for det endelige bidraget beregnet i samsvar med artikkel 26 ovenfor.

Denne bestemmelse gjelder ikke medlemsstater som skylder minstebidraget, som uansett skal betales.

§ 8 Avtaler om transport av reisende eller av gods i internasjonal trafikk mellom medlemsstatene, som er inngått i samsvar med De enhetlige rettsregler CIV 1980 eller De enhetlige rettsregler CIM 1980, er fortsatt underlagt de gjeldende enhetlige rettsregler på det tidspunkt avtalene ble inngått, selv etter at denne protokollen er trådt i kraft.

§ 9 Bindende bestemmelser i De enhetlige rettsregler CUV og De enhetlige rettsregler CUI får anvendelse for kontrakter inngått før denne protokoll trer i kraft, ett år etter protokollens ikrafttredelse.

Artikkel 7

Protokollteksten

§ 1 Denne protokoll er inngått og undertegnet på fransk, tysk og engelsk. Ved uoverensstemmelse skal den franske teksten gå foran.

§ 2 Etter forslag fra en av de berørte medlemsstater, skal Organisasjonen utgi offisielle oversettelser av denne protokoll på andre språk, i den grad et av disse språkene er offisielt språk i minst to medlemsstater. Disse oversettelsene skal utarbeides i samarbeid med de kompetente tjenester i vedkommende medlemsstater.

Til bekreftelse på dette har de undertegnede befullmektigede, som mottatt behørig fullmakter av sine respektive regjeringer, undertegnet denne protokoll.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Done at Vilnius on 3 June 1999, in one original in each of the English, French and German languages; these originals shall remain deposited in the archives of OTIF. Certified copies shall be sent to each of the Member States.

For the Republic of Albania:

For the People's Democratic Republic of Algeria :

For the Federal Republic of Germany :

For the Republic of Austria :

For the Kingdom of Belgium :

For Bosnia and Herzegovina :

For the Republic of Bulgaria :

For the Republic of Croatia :

For the Kingdom of Denmark :

For the Kingdom of Spain :

For the Republic of Finland :

For the French Republic :

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland :

For the Hellenic Republic :

For the Republic of Hungary :

For the Republic of Iraq :

For the Islamic Republic of Iran :

For Ireland :

For the Italian Republic :

For the Lebanese Republic :

For the Principality of Liechtenstein :

For the Republic of Lithuania :

For the Grand Duchy of Luxembourg :

For the Former Yugoslav Republic of Macedonia :

For the Kingdom of Morocco :

For the Principality of Monaco :

For the Kingdom of Norway :

For the Kingdom of the Netherlands :

For the Republic of Poland :

For the Portuguese Republic :

For Romania :

For the Slovak Republic :

For the Republic of Slovenia :

For the Kingdom of Sweden :

For the Swiss Confederation :

For the Syrian Arab Republic :

For the Czech Republic :

For the Republic of Tunisia :

For the Republic of Turkey :

Utferdiget i Vilnius, 3. juni 1999, i ett originaleksemplar på hvert av språkene fransk, tysk og engelsk; disse originaleksemplarene skal være deponert i OTIFs arkiver. Bekreftede kopier av disse vil bli oversendt hver enkelt medlemsstat.

For Republikken Albania:

For Den demokratiske folkerepublikken Algerie:

For Kongeriket Belgia:

For Republikken Bosnia-Hercegovina:

For Republikken Bulgaria:

For Kongeriket Danmark:

For Finland:

For Republikken Frankrike:

For Hellas:

For Irak:

For Den islamske republikken Iran:

For Republikken Irland,

For Republikken Italia:

For Republikken Kroatia:

For Den tidligere jugoslaviske republikken Makedonia:

For Republikken Libanon:

For Fyrstedømmet Liechtenstein:

For Republikken Litauen:

For Storhertugdømmet Luxembourg:

For Kongeriket Marokko:

For Fyrstedømmet Monaco:

For Kongeriket Nederland:

For Kongeriket Norge:

For Republikken Polen:

For Republikken Portugal:

For Republikken Romania:

For Den slovakiske republikken:

For Republikken Slovenia:

For Republikken Spania:

For Kongeriket Sverige:

For Det forente kongerike Storbritannia og Nord-Irland:

For Det sveitsiske edsforbund:

For Den arabiske republikken Syria:

For Den tsjekkiske republikken:

For Republikken Tunisia:

For Republikken Tyrkia:

For Forbundsrepublikken Tyskland:

For Republikken Ungarn:

For Republikken Østerrike:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

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

Title I General Provisions

Article 1

Intergovernmental Organisation

- § 1 The Parties to this Convention shall constitute, as Member States, the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF), hereinafter called «the Organisation».
- § 2 The headquarters of the Organisation shall be at Berne. The General Assembly may decide to locate it at another place in one of the Member States.
- § 3 The Organisation shall have legal personality. It shall in particular have the capacity to enter into contracts, to acquire and dispose of immovable and movable assets and to be a party to legal proceedings.
- § 4 The Organisation, members of its staff, experts called in by it and representatives of Member States shall enjoy such privileges and immunities as are necessary to discharge their duties, subject to the conditions laid down in the Protocol on the Privileges and Immunities of the Organisation, annexed to the Convention.
- § 5 Relations between the Organisation and the State in which it has its headquarters shall be regulated by a Headquarters Agreement.
- § 6 The working languages of the Organisation shall be English, French and German. The General Assembly may introduce other working languages.

Article 2

Aim of the Organisation

- § 1 The aim of the Organisation shall be to promote, improve and facilitate, in all respects, international traffic by rail, in particular by
- a) establishing systems of uniform law in the following fields of law :
 1. contract of international carriage of passengers and goods in international through traffic by rail, including complementary carriage by other modes of transport subject to a single contract;
 2. contract of use of wagons as means of transport in international rail traffic;
 3. contract of use of infrastructure in international rail traffic;

Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 i henhold til Protokoll om endring av 3. juni 1999

Del I Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Mellomstatlig organisasjon

- § 1 Partene i denne overenskomst danner, i egen-skap av medlemsstater, Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk (OTIF), heretter kalt «Organisasjonen».
- § 2 Organisasjonen har sitt hovedsete i Bern. Generalforsamlingen kan beslutte å legge det til et annet sted i en av medlemsstatene.
- § 3 Organisasjonen er en juridisk person. Den kan særlig inngå avtaler, erverve og avhende fast eiendom og løse samt være part i en rettssak.
- § 4 Organisasjonen, dens personale, de sakkyndige Organisasjonen innkaller samt medlemsstatenes representanter har de privilegier og den immunitet som er nødvendig for å kunne utføre sine oppgaver, på de vilkår som er nærmere fastsatt i protokoll om privilegier og immunitet for Organisasjonen, som følger som vedlegg til overenskomsten.
- § 5 Forholdet mellom Organisasjonen og den stat hvor den har sitt hovedsete, reguleres i en hovedseteavtale.
- § 6 Organisasjonens arbeidsspråk er fransk, tysk og engelsk. Generalforsamlingen kan innføre andre arbeidsspråk.

Artikkel 2

Organisasjonens mål

- § 1 Organisasjonen har som mål å fremme, bedre og lette internasjonal jernbanetrafikk på alle måter, særlig ved å:
- a) etablere enhetlige rettsordninger på følgende rettsområder:
 1. avtale om transport av reisende og gods i internasjonal gjennomgangstrafikk på jernbane, herunder tilleggstransport som omfatter bruk av andre transportmidler og som er gjenstand for kun én avtale,
 2. avtale om bruk av jernbanevogner som transportmiddel i internasjonal jernbanetrafikk,
 3. avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- 4. carriage of dangerous goods in international rail traffic;
- b) contributing to the removal, in the shortest time possible, of obstacles to the crossing of frontiers in international rail traffic, while taking into account special public interests, to the extent that the causes of these obstacles are within the responsibility of States;
- c) contributing to interoperability and technical harmonisation in the railway field by the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions;
- d) establishing a uniform procedure for the technical admission of railway material intended for use in international traffic;
- e) keeping a watch on the application of all the rules and recommendations established within the Organisation;
- f) developing the systems of uniform law, rules and procedures referred to in letters a) to e) taking account of legal, economic and technical developments.

§ 2 The Organisation may

- a) within the framework of the aim referred to in § 1, elaborate other systems of uniform law;
- b) constitute a framework within which the Member States can elaborate other international conventions aiming to promote, improve and facilitate international rail traffic.

Article 3

International cooperation

§ 1 The Member States undertake to concentrate their international cooperation in the railway field, in principle, within the framework of the Organisation, and this to the extent that there exists a coherence in the tasks which are attributed to it in accordance with Articles 2 and 4. To attain this objective, the Member States will adopt all measures necessary and useful in order that the international multilateral conventions and agreements in force to which they are contracting parties should be adapted, to the extent that these conventions and agreements concern international cooperation in the railway field and attribute competences to other inter-governmental or non-governmental organisations which cut across the tasks attributed to the Organisation.

§ 2 The obligations resulting from § 1 for the Member States, which are at the same time Members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agree-

4. transport av farlig gods i internasjonal jernbanetrafikk,

- b) bidra til, samtidig som det tas hensyn til særlige offentlige interesser, at hindringer for grensepassering i internasjonal jernbanetrafikk snarest mulig fjernes, i den utstrekning årsaken til slike hindringer hører under statenes ansvarsområde,
- c) bidra til samtrafikkevine og teknisk harmonisering innen jernbanesektoren gjennom godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser,
- d) utarbeide en enhetlig prosedyre for teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk,
- e) påse at alle de regler og anbefalinger som Organisasjonen har vedtatt, blir gjennomført,
- f) utvikle enhetlige rettsordninger, regler og prosedyrer omhandlet i bokstav a) til e) som tar hensyn til den rettslige, økonomiske og tekniske utvikling.

§ 2 Organisasjonen kan

- a) innenfor rammen av målene omhandlet i § 1, utarbeide andre enhetlige rettsordninger,
- b) danne en ramme der medlemsstatene kan utarbeide andre internasjonale konvensjoner som har som mål å fremme, bedre og lette internasjonal jernbanetrafikk.

Artikkel 3

Internasjonalt samarbeid

§ 1 Medlemsstatene forplikter seg til å konsentrere sitt internasjonale samarbeid på jernbaneområdet først og fremst innenfor Organisasjonen, i den grad det finnes en sammenheng med de oppgavene Organisasjonen er tildelt etter artikkel 2 og 4. For å nå dette målet vil medlemsstatene treffe alle nødvendige og hensiktsmessige tiltak for å tilpasse internasjonale multilaterale konvensjoner og avtaler som de er parter i, i den grad disse konvensjoner og avtaler gjelder internasjonalt samarbeid på jernbaneområdet og gir andre mellomstatlige eller ikke-statlige organisasjoner myndighet som er sammenfallende med de oppgavene Organisasjonen er tildelt.

§ 2 De forpliktelser som følger av § 1 for de medlemsstater som også er medlemmer av De europeiske fellesskap eller er parter i Avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområ-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ment, shall not prevail over their obligations as members of the European Communities or States parties to the European Economic Area Agreement.

Article 4

Taking on and transfer of attributions

- § 1 By a decision of the General Assembly, the Organisation shall be authorised to take on, within the framework of its aim as defined in Article 2, the attributions, resources and obligations which may be transferred to it by other intergovernmental organisations by virtue of agreements concluded with those organisations.
- § 2 The Organisation may, by a decision of the General Assembly, transfer to other intergovernmental organisations attributions, resources and obligations, by virtue of agreements concluded with those organisations.
- § 3 The Organisation may, with the approval of the Administrative Committee, take on administrative functions related to its aim and which are entrusted to it by a Member State. The expenses of the Organisation, arising out of these functions, shall be met by the Member State concerned.

Article 5

Special obligations of the Member States

- § 1 The Member States agree to adopt all appropriate measures in order to facilitate and accelerate international rail traffic. To that end, each Member State undertakes, to the extent possible, to
- eliminate any useless procedure,
 - simplify and standardise the formalities already required,
 - simplify frontier checks.
- § 2 In order to facilitate and improve international rail traffic, the Member States agree to lend their support to attain the highest possible degree of uniformity in the regulations, standards, procedures and methods of organisation relating to railway vehicles, railway personnel, railway infrastructure and auxiliary services.
- § 3 The Member States agree to facilitate the conclusion of agreements between infrastructure managers intended to optimise international rail traffic.

de, går ikke foran deres forpliktelser som medlemmer av De europeiske fellesskap eller parter i Avtalen om Det europeiske økonomiske samarbeidsområde.

Artikkel 4

Overtakelse og overføring av oppgaver

- § 1 Etter beslutning truffet i Generalforsamlingen har Organisasjonen adgang til å overta i samsvarende med målene fastlagt i artikkel 2, de oppgaver, midler og forpliktelser som den eventuelt får overført fra andre mellomstatlige organisasjoner i henhold til avtaler inngått med disse organisasjonene.
- § 2 Organisasjonen kan, etter beslutning truffet av Generalforsamlingen, overføre oppgaver, midler og forpliktelser til andre mellomstatlige organisasjoner i henhold til avtaler inngått med disse organisasjonene.
- § 3 Organisasjonen kan, med Administrasjonskomiteens samtykke, påta seg administrative oppgaver som har tilknytning til dens mål, og som den blir tillagt av en medlemsstat. Organisasjonens utgifter som følge av disse oppgavene skal dekkes av vedkommende medlemsstat.

Artikkel 5

Medlemsstatenes særskilte forpliktelser

- § 1 Medlemsstatene er enige om å vedta alle egnede tiltak for å lette og påskynde internasjonal jernbanetrafikk. For dette formål forplikter hver medlemsstat seg til, i den utstrekning det er mulig:
- å avskaffe alle unødvendige prosedyrer,
 - å forenkle og standardisere de formaliteter som fremdeles kreves,
 - å forenkle grensekontrollene.
- § 2 For å lette og forbedre internasjonal jernbanetrafikk, er medlemsstatene enige om å bidra til å skape mest mulig enhetlige bestemmelser, standarder, prosedyrer og organisasjonsmetoder for jernbanevogner, jernbanepersonell, jernbaneinfrastruktur og tilleggstenester.
- § 3 Medlemsstatene er enige om å tilrettelegge for inngåelse av avtaler mellom infrastrukturforvaltere som tar sikte på å optimalisere internasjonal jernbanetrafikk.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Article 6

Uniform Rules

§ 1 So far as declarations are not made in accordance with Article 42 § 1, first sentence, international rail traffic and admission of railway material to use in international traffic shall be governed by:

- a) the «Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV)», forming Appendix A to the Convention,
- b) the «Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM)», forming Appendix B to the Convention,
- c) the «Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID)», forming Appendix C to the Convention,
- d) the «Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV)», forming Appendix D to the Convention,
- e) the «Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI)», forming Appendix E to the Convention,
- f) the «Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU)», forming Appendix F to the Convention,
- g) the «Uniform Rules concerning Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF)», forming Appendix G to the Convention,
- h) other systems of uniform law elaborated by the Organisation pursuant to Article 2 § 2, letter a), also forming Appendices to the Convention.

§ 2 The Uniform Rules, the Regulation and the systems listed in § 1, including their Annexes, shall form an integral part of the Convention.

Article 7

Definition of the expression «Convention»

In the following provisions the expression «Convention» covers the Convention itself, the Protocol referred to in article 1 § 4 and the Appendices referred to in Article 6, including their Annexes.

Artikkel 6

De enhetlige rettsregler

§ 1 Internasjonal jernbanetrafikk og godkjenning av jernbanemateriell for bruk i internasjonal trafikk reguleres, såfremt ingen erklæringer er avgitt eller forbehold er fremsatt i samsvar med artikkel 42 § 1 første punktum, av:

- a) «Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV)» – som utgjør bilag A til overenskomsten,
- b) «Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM)» – som utgjør bilag B til overenskomsten,
- c) «Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID)» – som utgjør bilag C til overenskomsten,
- d) «Enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av vogner i internasjonal jernbanetrafikk (CUV)» – som utgjør bilag D til overenskomsten,
- e) «Enhetlige rettsregler for avtaler om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI)» – som utgjør bilag E til overenskomsten,
- f) «Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU)» – som utgjør bilag F til overenskomsten,
- g) «Enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som nyttes i internasjonal trafikk (ATMF)» – som utgjør bilag G til overenskomsten,
- h) andre enhetlige rettsordninger utarbeidet av Organisasjonen i samsvar med artikkel 2 § 2 bokstav a) som også er bilag til overenskomsten.

§ 2 De enhetlige rettsregler, regler og rettsordningene nevnt i § 1 utgjør med sine vedlegg en integrert del av overenskomsten.

Artikkel 7

Definisjon av begrepet «overenskomst»

I de følgende bestemmelser omfatter uttrykket «overenskomst» overenskomsten selv, protokollen nevnt i artikkel 1 § 4 og bilagene nevnt i artikkel 6 med deres vedlegg.

Title II Common Provisions

Article 8

National law

- § 1 When interpreting and applying the Convention, its character of international law and the necessity to promote uniformity shall be taken into account.
- § 2 In the absence of provisions in the Convention, national law shall apply.
- § 3 «National law» means the law of the State in which the person entitled asserts his rights, including the rules relating to conflict of laws.

Article 9

Unit of account

- § 1 The unit of account referred to in the Appendices shall be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund.
- § 2 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is a member of the International Monetary Fund shall be calculated in accordance with the method applied by the International Monetary Fund for its own operations and transactions.
- § 3 The value in Special Drawing Rights of the national currency of a Member State which is not a member of the International Monetary Fund shall be calculated by the method determined by that State. This calculation must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 4 For a Member State which is not a member of the International Monetary Fund and whose legislation does not permit the application of § 2 or § 3 above, the unit of account referred to in the Appendices shall be deemed to be equal to three gold francs. The gold franc is defined as 10/31 of a gramme of gold of millesimal fineness 900. The conversion of the gold franc must express in the national currency a real value as close as possible to that which would result from the application of § 2.
- § 5 Within three months after the entry into force of the Convention and each time that a change occurs in their method of calculation or in the value of their national currency in relation to the unit of account, States shall notify the Secretary General of their method of calculation in accordance with § 3 or of the results of the conversion in accordance with § 4. The latter shall inform the Member States of these notifications.

Del II Fellesbestemmelser

Artikkel 8

Nasjonal rett

- § 1 Ved fortolkning og gjennomføring av overenskomsten skal det tas hensyn til dens folkerettslige karakter og til nødvendigheten av å fremme enhetlighet.
- § 2 I mangel av bestemmelser i overenskomsten, skal nasjonal rett gjelde.
- § 3 Med nasjonal rett menes retten i den stat der rettighetshaver gjør sine rettigheter gjeldende, herunder reglene om lovkonflikt.

Artikkel 9

Regneenhet

- § 1 Den regneenhet som er fastsatt i bilagene, er den spesielle trekkrettighet, slik denne er definert av Det internasjonale pengefond.
- § 2 En medlemsstat som også er medlem i Det internasjonale pengefond, beregner verdien av egen valuta, uttrykt i spesielle trekkrettigheter, etter den metode Det internasjonale pengefond nytter for sine egne operasjoner og transaksjoner.
- § 3 En medlemsstat som ikke er medlem i Det internasjonale pengefond, beregner verdien av egen valuta, uttrykt i spesielle trekkrettigheter, slik som bestemt av denne stat. Denne beregningen må i nasjonal valuta i størst mulig grad gi samme reelle verdi som etter beregningen i § 2.
- § 4 For en medlemsstat som ikke er medlem av Det internasjonale pengefond, og hvis lovgivning ikke tillater anvendelse av § 2 eller § 3, skal regneenheten oppgitt i bilagene anses å være lik 3 gullfrancs. Gullfranc er definert med vekt 10/31 gram gull og 0,900 finhet. Omregningen av gullfranc må i nasjonal valuta i størst mulig grad gi samme reelle verdi som etter beregningen i § 2.
- § 5 Innen tre måneder etter at overenskomsten er trådt i kraft og alltid ved endring i statenes beregningsmetode eller i verdien av deres nasjonale valuta i forhold til regneenheten, skal statene underrette Generalsekretæren om sin beregningsmetode i samsvar med § 3, eller om resultatet av omregningen i samsvar med § 4. Den sistnevnte skal underrette de øvrige medlemsstatene om dette.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 6 An amount expressed in units of account shall be converted into the national currency of the State of the court or tribunal seized. The conversion shall be made in accordance with the value of the corresponding currency on the day of the judicial decision or on the day agreed between the parties.

Article 10

Supplementary provisions

§ 1 Two or more Member States or two or more carriers may agree supplementary provisions for the execution of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules; they may not derogate from these Uniform Rules.

§ 2 The supplementary provisions referred to in § 1 shall be put into force and published in the manner required by the laws and prescriptions of each State. The supplementary provisions of States and their coming into force shall be notified to the Secretary General. He shall inform the Member States of these notifications.

Article 11

Security for costs

Security for costs cannot be required in proceedings founded on the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules.

Article 12

Execution of judgments. Attachment

§ 1 Judgments pronounced by the competent court or tribunal pursuant to the provisions of the Convention after trial or by default shall, when they have become enforceable under the law applied by that court or tribunal, become enforceable in each of the other Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review. These provisions shall apply also to judicial settlements.

§ 2 § 1 shall apply neither to judgments which are provisionally enforceable, nor to awards of damages in addition to costs against a plaintiff who fails in his action.

§ 3 Debts arising from a transport operation subject to the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform

§ 6 Et beløp uttrykt i regneenheter omregnes til nasjonal valuta i den stat der en sak er brakt inn for retten. Omregningen skjer etter kursen for vedkommende valuta på den dag retten treffer sin avgjørelse eller på den dag partene blir enige om.

Artikkel 10

Tilleggsbestemmelser

§ 1 To eller flere stater eller to eller flere transportører kan bli enige om tilleggsbestemmelser for gjennomføring av De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM; de kan imidlertid ikke fravike disse enhetlige rettsreglene.

§ 2 Tilleggsbestemmelsene nevnt i § 1 iverksettes og offentliggjøres i den form som den enkelte stats lover og bestemmelser foreskriver. Statens tilleggsbestemmelser og deres ikrafttredelse meddeles Organisasjonens generalsekretær. Generalsekretæren gir underretning om dette til de øvrige medlemsstater.

Artikkel 11

Sikkerhetsstillelse ved søksmål

Ved søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler CIV, De enhetlige rettsregler CIM, De enhetlige rettsregler CUV eller De enhetlige rettsregler CUI kan det ikke kreves sikkerhet for saksomkostningene.

Artikkel 12

Fullbyrdelse av dommer. Beslag.

§ 1 Dommer, også uteblivelsesdommer, som er avsagt av den kompetente domstol på grunnlag av overenskomsten og som er blitt tvangskraftige etter de lover som dommeren har anvendt, kan tvangsfullbyrdes i hver av de andre medlemsstatene så snart de foreskrevne formaliteter er oppfylt i den stat hvor fullbyrdelsen skal finne sted. Saken kan ikke gjenopptas til ny realitetsbehandling. Disse bestemmelsene gjelder også rettsforlik.

§ 2 § 1 får ikke anvendelse på dommer som bare har foreløpig tvangskraft, eller på dommer som pålegger saksøkeren å betale en skadeserstatning utover saksomkostningene fordi hans søksmål avvises.

§ 3 Har et transportforetak som følge av en transport underlagt De enhetlige rettsregler CIV el-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Rules, owed to one transport undertaking by another transport undertaking not under the jurisdiction of the same Member State, may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debt sought to be attached.

§ 4 Debts arising from a contract subject to the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules may only be attached under a judgment given by the judicial authority of the Member State which has jurisdiction over the undertaking entitled to payment of the debts sought to be attached.

§ 5 Railway vehicles may only be seized on a territory other than that of the Member State in which the keeper has its registered office, under a judgment given by the judicial authority of that State. The term «keeper» means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits the railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport.

ler De enhetlige rettsregler CIM, fordringer på et annet transportforetak som ikke tilhører samme medlemsstat, kan det bare tas beslag i disse fordringene etter dom avsagt av domsmyndighetene i den medlemsstat som foretaket som er fordringshaver tilhører.

§ 4 Ved fordringer som følger av en kontrakt underlagt De enhetlige rettsregler CUV eller De enhetlige rettsregler CUI, kan det bare tas beslag etter dom avsagt av domsmyndighetene i den medlemsstat som foretaket som er fordringshaver tilhører.

§ 5 Jernbanevogner kan bare beslaglegges i en annen medlemsstat enn den der innehaveren har sitt hovedkontor i medhold av dom avsagt av en domsmyndighet i denne stat. Uttrykket «innehaver» betyr den som på permanent vis står for den økonomiske driften av en jernbanevogn som transportmiddel, enten vedkommende eier den eller har råderett over den.

Title III Structure and Functioning

Article 13

Organs

§ 1 The functioning of the Organisation shall be ensured by the following organs:

- a) the General Assembly,
- b) the Administrative Committee,
- c) the Revision Committee,
- d) the Committee of Experts for the Carriage of Dangerous Goods (RID Expert Committee),
- e) the Rail Facilitation Committee,
- f) the Committee of Technical Experts,
- g) the Secretary General.

§ 2 The General Assembly may decide to establish temporarily other committees for specific tasks.

§ 3 On the determination of the quorum in the General Assembly or in the Committees referred to in § 1, letters c) to f), Member States which do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4) shall not be taken into account.

§ 4 The chairmanship of the General Assembly, the chairmanship of the Administrative Committee as well as the function of Secretary General must, in principle, be conferred on nationals of different Member States.

Del III Oppbygning og virksomhet

Artikkel 13

Organer

§ 1 Organisasjonens virksomhet blir ivaretatt av følgende organer:

- a) Generalforsamlingen
- b) Administrasjonskomiteen
- c) Revisjonskomiteen
- d) Ekspertkomiteen for transport av farlig gods (Ekspertkomiteen for RID)
- e) Komiteen for tilrettelegging av internasjonal jernbanetrafikk
- f) Teknisk ekspertkomité
- g) Generalsekretæren

§ 2 Generalforsamlingen kan beslutte å nedsette andre komiteer på midlertidig basis for å utføre bestemte oppgaver.

§ 3 Når det skal fastslås om det foreligger beslutningsdyktig antall i Generalforsamlingen eller i komiteene nevnt i § 1 bokstav c) til f), skal de medlemsstater som ikke har stemmerett (artikkel 14 § 5, artikkel 26 § 7 eller artikkel 40 § 4) ikke medregnes.

§ 4 Formannskapet i Generalforsamlingen, formannskapet i Administrasjonskomiteen samt Generalsekretærens funksjon skal, i prinsippet, tildeles statsborgere fra forskjellige medlemsstater.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Article 14

General Assembly

§ 1 The General Assembly shall be composed of all Member States.

§ 2 The General Assembly shall :

- a) establish its rules of procedure;
- b) designate the members of the Administrative Committee as well as a deputy member for each member and elect the Member State which will provide the chairmanship of it (Article 15 §§ 1 to 3);
- c) elect the Secretary General (Article 21 § 2);
- d) issue directives concerning the activity of the Administrative Committee and the Secretary General;
- e) fix, for six-year periods, the maximum amount that the expenditure of the Organisation may reach in each budgetary period (article 25); if not, it shall issue directives relating to the limitation of that expenditure for a period no longer than six years;
- f) decide whether the headquarters of the Organisation should be located at another place (Article 1 § 2);
- g) take decisions about the introduction of other working languages (Article 1 § 6);
- h) take decisions about the taking on of other attributions by the Organisation (Article 4 § 1) and the transfer of attributions of the Organisation to another intergovernmental organisation (Article 4 § 2);
- i) decide, if necessary, on the temporary establishment of other committees for specific tasks (Article 13 § 2);
- j) consider whether the attitude of a State should be regarded as a tacit denunciation (Article 26 § 7);
- k) decide whether to entrust the carrying out of the auditing of the accounts to another Member State than the Headquarters State (Article 27 § 1);
- l) take decisions about proposals aiming to modify the Convention (Article 33 §§ 2 and 3);
- m) take decisions about applications for accession submitted to the General Assembly (Article 37 § 4);
- n) take decisions about the conditions of accession of a regional economic integration organisation (Article 38 § 1);
- o) take decisions about applications for association submitted to it (Article 39 § 1);
- p) take decisions about the dissolution of the Organisation and about the possible transfer

Artikkel 14

Generalforsamlingen

§ 1 Generalforsamlingen består av alle medlemsstatene.

§ 2 Generalforsamlingen skal:

- a) utarbeide sin egen forretningsorden,
- b) oppnevne medlemmene i Administrasjonskomiteen samt et varamedlem for hver av dem, og velge den medlemsstat som skal ivareta formannskapet (artikkel 15 §§ 1 til 3),
- c) velge Generalsekretæren (artikkel 21 § 2),
- d) gi retningslinjer for Administrasjonskomiteen og Generalsekretærens virksomhet,
- e) fastsette for et tidsrom på seks år Organisasjonens utgiftstak innenfor hver budsjettperiode (artikkel 25); eller gi retningslinjer for begrensning av disse utgiftene for et tidsrom som ikke kan overstige seks år,
- f) treffe beslutning om Organisasjonens hovedsete skal legges til et annet sted (artikkel 1 § 2),
- g) treffe beslutning om det skal innføres andre arbeidsspråk (artikkel 1 § 6),
- h) treffe beslutning om Organisasjonen skal overta andre oppgaver (artikkel 4 § 1) samt om oppgaver i Organisasjonen skal overføres til en annen mellomstatlig organisasjon (artikkel 4 § 2),
- i) beslutte eventuelt å nedsette på midlertidig basis andre komiteer for å utføre bestemte oppgaver (artikkel 13 § 2),
- j) vurdere om en stats holdning skal betraktes som stilltiende oppsigelse (artikkel 26 § 7),
- k) treffe beslutning om å overlate til en annen medlemsstat enn hovedsetestaten å utføre revisjon av regnskapet (artikkel 27 § 1),
- l) treffe beslutning om forslag om endring av overenskomsten (artikkel 33 §§ 2 og 3),
- m) treffe beslutning om søknader om tiltredelse som den blir forelagt (artikkel 37 § 4),
- n) treffe beslutning om vilkårene for tiltredelse for en regional organisasjon for økonomisk integrasjon (artikkel 38 § 1),
- o) treffe beslutning om søknader om assosiering som den blir forelagt (artikkel 39 § 1),
- p) treffe beslutning om oppløsning av Organisasjonen og eventuell overføring av dens

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

of its attributions to another intergovernmental organisation (Article 43);

- q) take decisions about other questions placed on the agenda.

§ 3 The Secretary General shall convene the General Assembly once every three years or at the request either of one-third of the Member States or of the Administrative Committee, as well as in the cases referred to in Article 33 §§ 2 and 3 and in Article 37 § 4. He shall send the draft agenda to the Member States at least three months before the opening of the session, in accordance with the conditions defined by the rules of procedure referred to in § 2, letter a).

§ 4 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the General Assembly when the majority of the Member States are represented there. A Member State may arrange to be represented by another Member State; however a State may not represent more than one other State.

§ 5 In the case of a vote in the General Assembly concerning modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendix in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not have the right to vote.

§ 6 The General Assembly shall take its decisions by the majority of the Member States represented at the time of the vote, save in the case of § 2, letters e), f), g), h), l) and p) as well as of Article 34 § 6, for which the majority shall be two-thirds. However, in the case of § 2, letter l) the majority shall be two-thirds only in the case of proposals aiming to modify the Convention itself, with the exception of Articles 9 and 27 §§ 2 to 10 and the Protocol referred to in Article 1 § 4.

§ 7 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisations activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend sessions of the General Assembly in an advisory capacity.

oppgaver til en annen mellomstatlig organisasjon (artikkel 43),

- q) treffe beslutning om andre saker som er satt opp på dagsorden.

§ 3 Generalsekretæren innkaller Generalforsamlingen én gang hvert tredje år eller etter anmodning enten fra en tredjedel av medlemsstatene eller fra Administrasjonskomiteen, samt i de tilfeller som er fastsatt i artikkel 33 §§ 2 og 3 og artikkel 37 § 4. Generalsekretæren skal sende forslag til dagsorden til medlemsstatene senest 3 måneder før åpningen av møtet, i samsvar med de vilkår som er definert i forretningsordenen nevnt i § 2 bokstav a).

§ 4 Generalforsamlingen er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når et flertall av medlemsstatene er representert. En medlemsstat kan la seg representere av en annen medlemsstat; en stat kan imidlertid ikke representere mer enn én annen stat.

§ 5 Dersom Generalforsamlingen skal stemme over endringer i overenskomstens bilag, har de medlemsstater som i samsvar med artikkel 42 § 1 første punktum har avgitt erklæring om det aktuelle bilag, ikke stemmerett.

§ 6 Generalforsamlingen treffer sine beslutninger med et flertall av de medlemsstater som er representert ved avstemningen, unntatt i tilfellene i § 2 bokstav e), f), g), h), l) og p) samt i artikkel 34 § 6, der det kreves to tredjedels flertall. I tilfellet i § 2 bokstav l) kreves det imidlertid to tredjedels flertall bare når det gjelder forslag om endring av selve overenskomsten, med unntak av artikkel 9 og 27 §§ 2 til 10 og protokollen omhandlet i artikkel 1 § 4.

§ 7 Etter invitasjon fra Generalsekretæren fremsatt i forståelse med flertallet av medlemsstatene, kan

- a) stater som ikke er medlemmer av Organisasjonen,
- b) internasjonale organisasjoner og sammenlutninger med myndighet i spørsmål som gjelder Organisasjonens virksomhet, eller som er beskjeftiget med spørsmål som står på dagsorden,

delta i Generalforsamlingen i egenskap av rådgiver.

Article 15

Administrative Committee

§ 1 The Administrative Committee shall be composed of a third of the Member States.

Artikkel 15

Administrasjonskomiteen

§ 1 Administrasjonskomiteen består av en tredjedel av medlemsstatene.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 2 The members of the Committee and one deputy member for each of them as well as the Member State which chairs the Committee shall be designated for three years. The composition of the Committee shall be determined for each period, having regard in particular to an equitable geographical distribution. A deputy member that becomes a member of the Committee in the course of a period must be designated as a member of the Committee for the period which follows.
- § 3 If a vacancy occurs or the right to vote of a member is suspended or in the case of absence of a member for two consecutive sessions of the Committee, without the member arranging to be represented by another member in accordance with § 6, the deputy member designated by the General Assembly shall exercise its functions for the remainder of the period.
- § 4 With the exception of the case referred to in § 3, no Member State may sit on the Committee for more than two full consecutive periods.
- § 5 The Committee shall :
- establish its rules of procedure;
 - conclude the Headquarters Agreement;
 - establish the staff regulation for the Organisation;
 - appoint, taking account of the ability of the candidates and an equitable geographical distribution, the senior officers of the Organisation;
 - establish a regulation concerning the finances and book-keeping of the Organisation;
 - approve the work programme, budget, management report and accounts of the Organisation;
 - fix, on the basis of the approved accounts, the definitive contributions due from the Member States in accordance with Article 26 for the two previous calendar years, as well as the amount of the treasury advance due from the Member States in accordance with Article 26 § 5 for the current year and the next calendar year;
 - determine the attributions of the Organisation which concern all the Member States or only some of the Member States as well as the expenses to be borne, in consequence, by these Member States (Article 26 § 4);
 - fix the amount of specific remuneration (Article 26 § 11);
 - issue special directives concerning the auditing of accounts (Article 27 § 1);
 - approve the taking on of administrative functions by the Organisation (Article 4 § 3)
- § 2 Medlemmene i komiteen og et varamedlem for hver av dem samt medlemsstaten som leder komiteen oppnevnes for tre år. Komiteens sammensetning bestemmes for hver periode idet hensynet til en rettferdig geografisk fordeling særlig tas i betraktning. Et varamedlem som i løpet av perioden er blitt medlem av komiteen, skal oppnevnes som medlem av komiteen for påfølgende periode.
- § 3 Dersom en plass blir ledig, dersom stemmeretten til et medlem blir suspendert eller dersom et medlem er fraværende i to komitémøter på rad, uten at det lar seg representere av et annet medlem i samsvar med § 6, skal varamedlemmet som Generalforsamlingen har oppnevnt, utøve dennes verv for resten av perioden.
- § 4 Med unntak av tilfellene nevnt i § 3, kan ingen medlemsstat delta i komiteen mer enn i to fulle, etterfølgende perioder.
- § 5 Komiteen skal:
- utarbeide sin egen forretningsorden,
 - inngå hovedseteavtalen,
 - utarbeide Organisasjonens personalreglement,
 - utnevne Organisasjonens høyeste tjenestemenn, idet kandidatenes kompetanse og en rettferdig geografisk fordeling tas i betraktning,
 - utarbeide Organisasjonens finans- og regnskapsreglement,
 - godkjenne Organisasjonens arbeidsprogram, budsjett, forvaltningsrapport og regnskap,
 - fastsette på grunnlag av det godkjente regnskapet de endelige bidragene medlemsstatene skal betale i samsvar med artikkel 26 for de to foregående kalenderår, samt det beløp medlemsstatene skal betale i kontantforskudd i samsvar med artikkel 26 § 5 for innværende år og for neste kalenderår,
 - fastlegge Organisasjonens oppgaver som berører alle medlemsstatene eller bare noen av medlemsstatene, samt utgiftene som disse medlemsstatene følgelig skal dekke (artikkel 26 § 4),
 - fastsette størrelsen på særskilte godtgjørelser (artikkel 26 § 11),
 - gi spesielle retningslinjer for revisjon av regnskapet (artikkel 27 § 1),
 - godkjenne de administrative oppgaver som Organisasjonen påtar seg (artikkel 4 § 3) og

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

and fix the specific contributions due from the Member State concerned;

- l) send to the Member States the management report, the statement of accounts as well as its decisions and recommendations;
- m) prepare and send to the Member States, with a view to the General Assembly which is to decide the composition of the Committee, at least two months before the opening of the session, a report on its activity as well as proposals as to how it should be reconstituted (Article 14 § 2, letter b));
- n) keep a check on the conduct of business by the Secretary General;
- o) keep a watch on the proper application of the Convention by the Secretary General and the execution, by the Secretary General, of decisions taken by the other organs; to this end, the Committee may take all measures likely to improve the application of the Convention and of the above mentioned decisions;
- p) give reasoned opinions on questions which may affect the work of the Organisation and are submitted to the Committee by a Member State or by the Secretary General;
- q) resolve disputes between a Member State and the Secretary General with respect to his function as Depositary (Article 36 § 2);
- r) take decisions about applications for suspension of membership (Article 40).

§ 6 There shall be a quorum in the Administrative Committee when two-thirds of its members are represented there. However, a member may arrange to be represented by another member; no member may however represent more than one other member.

§ 7 The Committee shall take its decisions by the majority of the members represented at the time of vote.

§ 8 Unless it decides otherwise, the Committee shall meet at the headquarters of the Organisation. The minutes of its meetings shall be sent to all Member States.

§ 9 The Chairman of the Committee shall :

- a) convene the Committee at least once a year as well as at the request of four of its members or of the Secretary General;
- b) send to the members of the Committee the draft agenda;
- c) deal, within the limits and under the conditions laid down in the rules of procedure, with urgent questions arising in the interval between meetings;

fastsette særlige bidrag vedkommende medlemsstat skal betale,

- l) oversende forvaltningsrapporten, kontoutdrag samt sine beslutninger og anbefalinger til medlemsstatene,
- m) utarbeide med henblikk på den Generalforsamling som skal fastsette dens sammensetning, en rapport om sin virksomhet og forslag til sin nyoppnevning, som oversendes medlemsstatene senest 2 måneder før åpningen av Generalforsamlingen (artikkel 14 § 2, bokstav b)),
- n) føre tilsyn med Generalsekretærens forretningsførsel,
- o) påse at Generalsekretæren anvender overenskomsten på rett måte og iverksetter beslutningene truffet av de øvrige organene; komiteen kan for dette formål treffe alle egnede tiltak for å bedre gjennomføringen av overenskomsten og de nevnte beslutningene,
- p) gi grunngitte uttalelser om spørsmål som kan berøre Organisasjonens virksomhet, og som forelegges av en medlemsstat eller av Generalsekretæren,
- q) avgjøre tvister mellom en medlemsstat og Generalsekretæren med hensyn til hans funksjon som depositar (artikkel 36 § 2),
- r) treffe beslutninger om anmodninger om suspensjon av medlemsskap (artikkel 40).

§ 6 Komiteen er beslutningsdyktig når to tredjedeler av medlemmene er representert. Et medlem kan la seg representere av et annet medlem; et medlem kan imidlertid bare representere ett annet medlem.

§ 7 Komiteen treffer sine beslutninger med et flertall av medlemmene som er representert under avstemningen.

§ 8 Med mindre annet er bestemt, trer komiteen sammen der Organisasjonen har sitt hovedsete. Møteprotokollene oversendes alle medlemsstatene.

§ 9 Komiteens formann skal:

- a) innkalle komiteen minst én gang i året, samt etter anmodning fra fire av dens medlemmer eller fra Generalsekretæren,
- b) oversende forslag til dagsorden til komiteens medlemmer,
- c) behandle, innenfor rammene og på vilkårene fastsatt i komiteens forretningsorden, hastesaker som kommer opp mellom to møter,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

d) sign the Headquarters Agreement referred to in § 5, letter b).

§ 10 The Committee may, within the limits of its own responsibilities, instruct the Chairman to carry out certain specific tasks.

Article 16

Other Committees

§ 1 The Committees referred to in Article 13 § 1, letters c) to f) and § 2 shall be composed, in principle, of all Member States. When the Revision Committee, the RID Expert Committee or the Committee of Technical Experts deliberate and take decisions, within the limits of their competence, about modifications of the Appendices to the Convention, Member States which have made a declaration in respect of the Appendices in question pursuant to Article 42 § 1, first sentence, shall not be members of the Committee concerned.

§ 2 The Secretary General shall convene the Committees either on his own initiative or at the request of five Member States or of the Administrative Committee. The Secretary General shall send the draft agenda to the Member States at least two months before the opening of the meeting.

§ 3 A Member State may arrange to be represented by another Member State; no State may however represent more than two other States.

§ 4 Each Member State represented shall have one vote. A proposal shall be adopted if the number of votes in favour is :

- a) equal to at least one-third of the number of Member States represented at the time of the vote and
- b) greater than the number of votes against.

§ 5 On the invitation of the Secretary General, issued with the agreement of a majority of the Member States,

- a) States which are not members of the Organisation,
- b) Member States which, however, are not members of the Committee concerned,
- c) international organisations and associations having competence for questions concerning the Organisations activities or dealing with problems which have been placed on the agenda,

may attend meetings of the Committees in an advisory capacity.

§ 6 The Committees shall elect for each meeting or for an agreed period a Chairman and one or several Deputy Chairmen.

d) undertegne hovedseteavtalen omhandlet i § 5 bokstav b).

§ 10 Komiteen kan innenfor sitt eget ansvarsområde pålegge formannen å utføre enkelte spesifikke oppgaver.

Artikkel 16

Komiteene

§ 1 Komiteene nevnt i artikkel 13 § 1, bokstav c) til f) og § 2 består i prinsippet av alle medlemsstatene. Når Revisjonskomiteen, Ekspertkomiteen for RID eller Den tekniske ekspertkomiteen behandler saker og treffer beslutninger, innenfor rammen av sitt ansvarsområde, om endringer i bilagene til overenskomsten, skal medlemsstater som har avgitt erklæring om de aktuelle bilagene i samsvar med artikkel 42 § 1, første punktum, ikke være medlem av vedkommende komité.

§ 2 Generalsekretæren innkaller komiteene enten på eget initiativ eller etter anmodning fra fem medlemsstater, eller etter anmodning fra Administrasjonskomiteen. Generalsekretæren skal oversende medlemsstatene forslag til dagsorden senest to måneder før åpningen av møtet.

§ 3 En medlemsstat kan la seg representere av en annen medlemsstat; en stat kan imidlertid ikke representere mer enn to andre stater.

§ 4 Hver medlemsstat som er representert, har rett til én stemme. Et forslag er vedtatt hvis antall ja-stemmer er:

- a) minst en tredjedel av det antall medlemsstater som er representert ved avstemningen, og
- b) større enn antall nei-stemmer.

§ 5 Etter invitasjon fra Generalsekretæren fremsatt i forståelse med flertallet av medlemsstatene, kan

- a) stater som ikke er medlemmer av Organisasjonen,
- b) medlemsstater som imidlertid ikke er medlemmer av vedkommende komité,
- c) internasjonale organisasjoner og sammenlutninger med myndighet i spørsmål som gjelder Organisasjonens virksomhet, eller som er beskjeftiget med spørsmål som står på dagsorden,

delta i komiteenes møter i egenskap av rådgiver.

§ 6 Komiteene velger for hvert møte eller for en bestemt periode én formann og én eller flere viseformenn.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 7 The proceedings shall be conducted in the working languages. The substance of what is said during a meeting in one of the working languages shall be translated into the other working languages; proposals and decisions shall be translated in full.
- § 8 The minutes shall summarise the proceedings. Proposals and decisions shall be reproduced in full. With regard to decisions, the French text shall prevail. The minutes shall be sent to all Member States.
- § 9 The Committees may appoint working groups to deal with specific questions.
- § 10 The Committees shall establish their rules of procedure.

Article 17

Revision Committee

- § 1 The Revision Committee shall :
- take decisions, in accordance with Article 33 § 4, about proposals aiming to modify the Convention;
 - consider proposals to be submitted, in accordance with Article 33 § 2, to the General Assembly for decision.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Revision Committee when the majority of the Member States are represented there.

Article 18

RID Expert Committee

- § 1 The RID Expert Committee shall take decisions, in accordance with Article 33 § 5, about proposals aiming to modify the Convention.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the RID Expert Committee when one-third of the Member States are represented there.

Article 19

Rail Facilitation Committee

- § 1 The Rail Facilitation Committee shall :
- give its opinion on all questions aiming to facilitate frontier crossing in international rail traffic;
 - recommend standards, methods, procedures and practices relating to rail facilitation.
- § 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Rail Facilitation Committee when one-third of the Member States are represented there.

§ 7 Drøftelsene foregår på arbeidsspråkene. Meningsinnholdet i innlegg som holdes under møtet på ett arbeidsspråk, blir oversatt til de andre arbeidsspråkene. Forslagene og beslutningene blir oversatt i sin helhet.

- § 8 Protokollene inneholder et sammendrag av drøftelsene. Forslagene og beslutningene innles i sin helhet. Når det gjelder beslutningene, er den franske teksten avgjørende. Protokollene oversendes til samtlige medlemsstater.
- § 9 Komiteene kan oppnevne arbeidsgrupper for å behandle bestemte spørsmål.
- § 10 Komiteene setter opp sin egen forretningsorden.

Artikkel 17

Revisjonskomiteen

- § 1 Revisjonskomiteen skal:
- treffe beslutning i samsvar med artikkel 33 § 4 om forslag om endring av overenskomsten,
 - behandle forslag som forelegges Generalforsamlingen til beslutning, i samsvar med artikkel 33 § 2.
- § 2 Komiteen er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når flertallet av medlemsstatene er representert.

Artikkel 18

Ekspertkomiteen for RID

- § 1 Ekspertkomiteen for RID skal treffe beslutning i samsvar med artikkel 33 § 5 om forslag om endring av overenskomsten,
- § 2 Ekspertkomiteen for RID er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når en tredjedel av medlemsstatene er representert.

Artikkel 19

Komité for tilrettelegging av internasjonal jernbanetrafikk

- § 1 Komiteen for tilrettelegging av internasjonal jernbanetrafikk skal:
- uttale seg om alle spørsmål som tar sikte på å lette grensepasseringer i internasjonal jernbanetrafikk,
 - anbefale standarder, metoder, prosedyrer og praksis som går ut på å lette jernbanetrafikk.
- § 2 Komiteen for tilrettelegging av internasjonal jernbanetrafikk er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når en tredjedel av medlemsstatene er representert.

Article 20

Committee of Technical Experts

§ 1 The Committee of Technical Experts shall :

- a) take decisions, in accordance with Article 5 of the APTU Uniform Rules, about the validation of a technical standard relating to railway material intended to be used in international traffic;
- b) take decisions, in accordance with Article 6 of the APTU Uniform Rules, about the adoption of a uniform technical prescription relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material intended to be used in international traffic;
- c) keep a watch on the application of technical standards and uniform technical prescriptions relating to railway material intended to be used in international traffic and examine their development with a view to their validation or adoption in accordance with the procedures provided for in Articles 5 and 6 of the APTU Uniform Rules;
- d) take decisions, in accordance with Article 33 § 6, about proposals aiming to modify the Convention;
- e) deal with all other matters which are assigned to it in accordance with the APTU Uniform Rules and the ATMF Uniform Rules.

§ 2 There shall be a quorum (Article 13 § 3) in the Committee of Technical Experts, when one-half of the Member States, within the meaning of Article 16 § 1, are represented there. When the Committee is taking decisions about provisions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, Member States which have made an objection, in accordance with Article 35 § 4, with regard to the provisions concerned or have made a declaration, in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules, shall not have the right to vote.

§ 3 The Committee of Technical Experts may either validate technical standards or adopt uniform technical prescriptions or refuse to validate or adopt them; it may not under any circumstances modify them.

Article 21

Secretary General

§ 1 The Secretary General shall assume the functions of Secretariat of the Organisation.

§ 2 The Secretary General shall be elected by the General Assembly for a period of three years, renewable twice at most.

Artikkel 20

Den tekniske ekspertkomité

§ 1 Den tekniske ekspertkomiteen skal:

- a) treffe beslutning i samsvar med artikkel 5 i De enhetlige rettsregler APTU om godkjenning av en teknisk standard for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk,
- b) treffe beslutning i samsvar med artikkel 6 i De enhetlige rettsregler APTU om innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for bygging, drift, vedlikehold eller prosedyre angående jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk,
- c) føre tilsyn med anvendelsen av de tekniske standardene og de enhetlige tekniske bestemmelsene for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal jernbanetrafikk og vurderer deres utvikling med henblikk på godkjenning eller innføring av dem i samsvar med fremgangsmåtene i artikkel 5 og 6 i De enhetlige rettsregler APTU,
- d) treffe beslutning i samsvar med artikkel 33 § 6 om forslag om endring av overenskomsten,
- e) behandle alle andre saker som den er tillagt i henhold til De enhetlige rettsregler APTU og De enhetlige rettsregler ATMF.

§ 2 Den tekniske ekspertkomiteen er beslutningsdyktig (artikkel 13 § 3) når halvparten av medlemsstatene definert i artikkel 16 § 1 er representert. For vedtakelse av beslutninger om bestemmelser i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, har de medlemsstater som har gjort innsigelse i samsvar med artikkel 35 § 4 angående de aktuelle bestemmelser, eller som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 i De enhetlige regler APTU, ikke stemmerett.

§ 3 Den tekniske ekspertkomiteen kan enten godkjenne tekniske standarder eller vedta å innføre enhetlige tekniske bestemmelser, eller nekte å godkjenne eller vedta å innføre dem; den kan ikke under noen omstendigheter endre dem.

Artikkel 21

Generalsekretæren

§ 1 Generalsekretæren ivaretar Organisasjonens sekretariatsoppgaver.

§ 2 Generalsekretæren velges av Generalforsamlingen for en periode på tre år som kan forlenges maksimum to ganger.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 3 The Secretary General must, in particular :

- a) assume the functions of Depositary (Article 36);
- b) represent the Organisation externally;
- c) send to Member States the decisions taken by the General Assembly and by the Committees (Article 34 § 1, Article 35 § 1);
- d) carry out the duties entrusted to him by the other organs of the Organisation;
- e) examine proposals of the Member States aiming to modify the Convention, if necessary with the assistance of experts;
- f) convene the General Assembly and the other Committees (Article 14 § 3, Article 16 § 2);
- g) send to Member States, in due time, the documents necessary for the meetings of the various organs;
- h) draw up the work programme, draft budget and management report of the Organisation and submit them to the Administrative Committee for approval (Article 25);
- i) manage the financial affairs of the Organisation within the limits of the approved budget;
- j) endeavour, at the request of one of the parties concerned, by using his good offices, to settle disputes between them arising from the interpretation or application of the Convention;
- k) give, at the request of all parties concerned, an opinion on disputes arising from the interpretation or application of the Convention;
- l) assume the functions which are attributed to him by Title V;
- m) receive communications from the Member States, international organisations and associations referred to in Article 16 § 5, and from the undertakings (carriers, infrastructure managers, etc.) participating in international rail traffic, and notify them, where appropriate, to the other Member States, international organisations and associations as well as undertakings;
- n) exercise the management of the staff of the Organisation;
- o) inform the Member States, in due time, of any vacancy in the posts of the Organisation;
- p) maintain and publish the lists of lines and services referred to in Article 24.

§ 4 The Secretary General may, on his own initiative, present proposals aiming to modify the Convention.

§ 3 Generalsekretæren skal særlig:

- a) ivareta funksjonen som depositar (artikkel 36),
- b) representere Organisasjonen eksternt,
- c) meddele beslutninger truffet av Generalforsamlingen og av komiteene til medlemsstatene (artikkel 34 § 1, artikkel 35 § 1),
- d) utføre de oppgaver han pålegges av Organisasjonens øvrige organer,
- e) behandle forslag fra medlemsstatene om endring av overenskomsten, eventuelt med bistand fra eksperter,
- f) innkalle Generalforsamlingen og komiteene (artikkel 14 § 3, artikkel 16 § 2),
- g) oversende til medlemsstatene i god tid de dokumenter som trengs til møtene i de forskjellige organer,
- h) utarbeide arbeidsprogram, budsjettforslag og forvaltningsrapport for Organisasjonen og forelegge dem for Administrasjonskomiteen til godkjenning (artikkel 25),
- i) forvalte Organisasjonens finanser innenfor rammen av det godkjente budsjett,
- j) etter anmodning fra en av de berørte parter, forsøke ved velvillig mellomkomst å løse tvister som er oppstått mellom partene om fortolkningen eller anvendelsen av overenskomsten,
- k) etter anmodning fra alle de berørte parter, gi en uttalelse om tvister som er oppstått om fortolkningen eller anvendelsen av overenskomsten,
- l) ivareta de oppgaver som er tildelt etter del V,
- m) motta meldinger fra medlemsstater, internasjonale organisasjoner og sammenslutninger nevnt i artikkel 16 § 5, og foretak (transportører, infrastrukturforvaltere osv.) som deltar i internasjonal jernbanetrafikk, og eventuelt meddele disse til de andre medlemsstatene, internasjonale organisasjoner og sammenslutninger samt til foretak,
- n) ivareta Organisasjonens personalforvaltning,
- o) informere medlemsstatene i tide om alle ledige stillinger i Organisasjonen,
- p) holde løpende oppdatert og offentliggjøre strekningslister som er fastsatt i artikkel 24.

§ 4 Generalsekretæren kan på eget initiativ legge fram forslag om endring av overenskomsten.

*Article 22***Staff of the Organisation**

The rights and duties of the staff of the Organisation shall be laid down by the staff regulation established by the Administrative Committee in accordance with Article 15 § 5, letter c).

*Article 23***Bulletin**

§ 1 The Organisation shall publish a bulletin which shall contain official communications as well as others necessary or useful with respect to the application of the Convention.

§ 2 The communications for which the Secretary General is responsible under the Convention may, if necessary, be made in the form of a publication in the Bulletin.

*Article 24***Lists of lines or services**

§ 1 The maritime and inland waterway services referred to in Article 1 of the CIV Uniform Rules and of the CIM Uniform Rules, on which carriage is performed in addition to carriage by rail subject to a single contract of carriage, shall be included in two lists :

- a) the CIV list of maritime and inland waterway services,
- b) the CIM list of maritime and inland waterway services.

§ 2 The railway lines of a Member State which has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules shall be included in two lists in accordance with that reservation :

- a) the CIV list of railway lines,
- b) the CIM list of railway lines.

§ 3 Member States shall send to the Secretary General their notifications concerning the inclusion or deletion of lines or services referred to in §§ 1 and 2. In so far as they link Member States, the maritime and inland waterway services referred to in § 1 shall only be included in the lists with the agreement of those States; for the deletion of such a service, notification by one of those States shall suffice.

§ 4 The Secretary General shall notify all Member States of the inclusion or deletion of a line or a service.

§ 5 Carriage on the maritime and inland waterway services referred to in § 1 and carriage on the

*Artikkel 22***Organisasjonens personale**

Rettighetene og pliktene til Organisasjons personale fastsettes i personalreglementet utarbeidet av Administrasjonskomiteen i samsvar med artikkel 15 § 5 bokstav c).

*Artikkel 23***Bulletinen**

§ 1 Organisasjonen utgir en bulletin som inneholder offisielle meddelelser samt opplysninger som er nødvendige og hensiktsmessige i forbindelse med gjennomføringen av overenskomsten.

§ 2 De meddelelser Generalsekretæren har ansvaret for i henhold til overenskomsten, kan eventuelt foretas i form av en kunngjøring i bulletinen.

*Artikkel 24***Strekningslister**

§ 1 Maritime linjer og linjer på innenlands vannveier omhandlet i artikkel 1 i De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM, der det utføres transport som er gjenstand for bare én transportavtale i tillegg til transport med jernbane, er oppført i to lister:

- a) CIV-listen over maritime linjer og linjer på innenlands vannveier,
- b) CIM-listen over maritime linjer og linjer på innenlands vannveier.

§ 2 Jernbanelinjene til en medlemsstat som har tatt forbehold i samsvar med artikkel 1 § 6 i De enhetlige rettsregler CIV eller i samsvar med artikkel 1 § 6 i De enhetlige rettsregler CIM, er oppført i to lister i samsvar med nevnte forbehold:

- a) CIV-listen over jernbanelinjer,
- b) CIM-listen over jernbanelinjer,

§ 3 Medlemsstatene skal oversende Generalsekretæren sine meldinger om oppføring eller stryking av linjer omhandlet i §§ 1 og 2. Maritime linjer og linjer på innenlands vannveier som er omhandlet i § 1 og som knytter medlemsstater sammen, oppføres bare etter samtykke fra disse statene; for å stryke en slik linje er det nok med melding fra én av statene.

§ 4 Generalsekretæren skal underrette alle medlemsstatene om oppføring eller stryking av en linje.

§ 5 Bestemmelsene i overenskomsten får anvendelse for transport på maritime linjer eller linjer på

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

railway lines referred to in § 2 shall be subject to the provisions of the Convention on the expiration of one month running from the date of the notification of their inclusion by the Secretary General. Such a service or line shall cease to be subject to the provisions of the Convention on the expiration of three months running from the date of the notification of the deletion by the Secretary General, save in respect of carriage underway which must be finished.

Title IV Finances

Article 25

Work programme. Budget. Accounts. Management report

- § 1 The work programme, budget and accounts of the Organisation shall cover a period of two calendar years.
- § 2 The Organisation shall publish a management report at least every two years.
- § 3 The total amount of expenditure of the Organisation shall be fixed, for each budgetary period, by the Administrative Committee on a proposal by the Secretary General.

Article 26

Financing the expenditure

- § 1 Subject to §§ 2 to 4, the expenditure of the Organisation, not covered by other receipts, shall be met by the Member States as to two fifths on the basis of the United Nations system of apportioning contributions, and as to three fifths in proportion to the total length of railway infrastructure as well as of the maritime and inland waterway services included in accordance with Article 24 § 1. However, maritime and inland waterway services shall count only in respect of one-half of the length of their routes.
- § 2 When a Member State has lodged a reservation in accordance with Article 1 § 6 of the CIV Uniform Rules or in accordance with Article 1 § 6 of the CIM Uniform Rules, the contribution formula referred to in § 1 shall be applied as follows :
 - a) instead of the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State only the length of railway lines included in accordance with Article 24 § 2 shall be taken into account;
 - b) the part of the contribution according to the United Nations system shall be calculated pro rata as a function of the length of the lines and services included in accordance

innenlands vannveier omhandlet i § 1 og transport på jernbanelinjer omhandlet i § 2 etter utløpet av én måned regnet fra den dato Generalsekretæren ga underretning om oppføringen. Bestemmelsene i overenskomsten opphører å gjelde for en slik linje etter utløpet av tre måneder regnet fra den dato Generalsekretæren ga underretning om stryking, med unntak for transporter som er underveis og som må gjennomføres.

Del IV Finanser

Artikkel 25

Arbeidsprogram. Budsjett. Regnskap. Forvaltningsrapport.

- § 1 Organisasjonens arbeidsprogram, budsjett og regnskap skal dekke en periode på to kalenderår.
- § 2 Organisasjonen skal utgi en forvaltningsrapport minst hvert annet år.
- § 3 Organisasjonens samlede utgifter fastsettes for hver budsjettperiode av Administrasjonskomiteen etter forslag fra Generalsekretæren.

Artikkel 26

Finansiering av utgiftene

- § 1 Med forbehold for §§ 2 til 4 skal medlemsstatene bære Organisasjonens utgifter som ikke dekkes av andre inntekter; to femtedeler dekkes av medlemsstatene etter fordelingsnøkkelen i De forente nasjoners bidragssystem, og tre femtedeler i forhold til den samlede lengden på jernbaneinfrastrukturen og på de maritime linjene og linjene på innenlands vannveier oppført i samsvar med artikkel 24 § 1. For de maritime linjene og linjene på innenlands vannveier medregnes imidlertid bare halvparten av lengden.
- § 2 Når en medlemsstat har tatt et forbehold i samsvar med artikkel 1 § 6 i De enhetlige rettsregler CIV eller i samsvar med artikkel 1 § 6 i De enhetlige rettsregler CIM, anvendes bidragsordningen omhandlet i § 1 på følgende måte:
 - a) i stedet for den samlede lengden på jernbaneinfrastrukturen på denne medlemsstats territorium medregnes bare lengden på de jernbanelinjene som er oppført i samsvar med artikkel 24 § 2,
 - b) bidragsandelen etter FN-systemet beregnes proporsjonalt etter lengden på linjene oppført i samsvar med artikkel 24 §§ 1 og 2 i forhold til den samlede lengden på jernbanein-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

with Article 24 §§ 1 and 2 in relation to the total length of railway infrastructure on the territory of that Member State plus the length of the services included in accordance with Article 24 § 1, but with a minimum of 0.01 per cent.

§ 3 Each Member State shall meet at least 0.25 per cent and at most 15 per cent of the contributions.

§ 4 The Administrative Committee shall determine the attributions of the Organisation concerning

- a) all the Member States equally and the expenditure which shall be met by all Member States according to the formula referred to in § 1,

- b) only some of the Member States and the expenditure which shall be met by those Member States according to the same formula.

§ 3 shall apply mutatis mutandis. These provisions shall not affect Article 4 § 3.

§ 5 The contributions of the Member States to the expenditure of the Organisation shall be due in the form of a treasury advance payable in two instalments at the latest by the 31 October of each of the two years covered by the budget. The treasury advance shall be fixed on the basis of the definitive contributions for the two preceding years.

§ 6 When sending the management report and statement of accounts to the Member States, the Secretary General shall notify the definitive amount of the contribution for the two previous calendar years as well as the amount of the treasury advance in respect of the two calendar years to come.

§ 7 After the 31 December of the year the notification is made by the Secretary General in accordance with § 6, the amounts due for the last two calendar years shall bear interest at the rate of five per cent per annum. If, one year after that date, a Member State has not paid its contribution, its right to vote shall be suspended until it has fulfilled its obligation to pay. On expiry of a further period of two years, the General Assembly shall consider whether the attitude of that State should be regarded as a tacit denunciation of the Convention and, where necessary, shall determine the effective date thereof.

§ 8 Contributions overdue shall remain payable in the cases of denunciation pursuant to § 7 or Article 41, and in cases of suspension of the right to vote referred to in Article 40 § 4, letter b).

§ 9 Sums not recovered shall be made good out of the resources of the Organisation.

frastrukturen på territoriet til denne medlemsstat og lengden på linjene oppført i artikkel 24 § 1; den kan under ingen omstendigheter være mindre enn 0,01 prosent.

§ 3 Hver medlemsstat skal bære minst 0,25 prosent og høyst 15 prosent av bidragene.

§ 4 Administrasjonskomiteen skal fastsette Organisasjonens plikter og rettigheter som gjelder:

- a) likt for alle medlemsstatene og utgiftene som skal bæres av alle medlemsstatene etter ordningen omhandlet i § 1,

- b) kun enkelte medlemsstater og utgifter som skal bæres av disse medlemsstatene etter den samme ordningen.

Paragraf 3 får tilsvarende anvendelse. Disse bestemmelsene får ingen innvirkning på artikkel 4 § 3.

§ 5 Medlemsstatenes bidrag til Organisasjonens utgifter skal betales i form av et kontantforskudd som innbetales i to avdrag senest innen 31. oktober hvert år i de to årene i budsjettperioden. Kontantforskuddet fastsettes på grunnlag av de endelige bidragene for de to foregående år.

§ 6 Når Generalsekretæren sender forvaltningsrapporten og kontoutskriftene til medlemsstatene, skal han samtidig meddele det endelige beløpet på bidraget for de to siste kalenderår samt beløpet på kontantforskuddet for de to kommende kalenderår.

§ 7 Etter den 31. desember det året Generalsekretæren har oversendt sin meddelelse i samsvar med § 6, påløper 5 prosent rente p.a. på de utstående beløpene for de to siste kalenderår. Har en medlemsstat ikke betalt sitt bidrag ett år etter denne dato, suspenderes statens stemmerett inntil den har oppfylt sin betalingsplikt. Etter at en ytterligere frist på to år er utløpt, skal Generalforsamlingen vurdere om denne statens holdning skal anses som en stilltiende oppsigelse av overenskomsten, og eventuelt fastsette den dato oppsigelsen får virkning.

§ 8 Ved oppsigelse etter § 7 eller artikkel 41 samt ved suspensjon av stemmeretten nevnt i artikkel 40 § 4, bokstav b) skylder vedkommende stat fortsatt bidrag som er forfalt til betaling.

§ 9 Beløp som ikke er innbetalt, dekkes av Organisasjonens midler.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 10 A Member State which has denounced the Convention may become a Member State again by accession, provided that it has paid the sums which it owes.

§ 11 A charge shall be made by the Organisation to cover the special expenses arising from activities provided for in Article 21 § 3, letters j) to l). In the cases provided for in Article 21 § 3, letters j) and k), that charge shall be determined by the Administrative Committee on the basis of a proposal by the Secretary General. In the case provided for in Article 21 § 3, letter l), Article 31 § 3 shall apply.

Article 27

Auditing of accounts

§ 1 In the absence of a contrary decision by the General Assembly pursuant to article 14 § 2, letter k), the auditing of accounts shall be carried out by the Headquarters State, according to the rules laid down in this Article and, subject to any special directives of the Administrative Committee, in conformity with the Financial and Accounting Regulation of the Organisation (Article 15 § 5, letter e)).

§ 2 The Auditor shall audit the accounts of the Organisation, including all the trust funds and special accounts, as he considers necessary in order to ensure :

- a) that the financial statements are in conformity with the ledgers and accounts of the Organisation;
- b) that the financial transactions which the statements account for have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation;
- c) that effects and cash held at banks or in the cash box have either been audited by reference to certificates received directly from the depositaries, or actually counted;
- d) that the internal checks, including the internal audit of the accounts, are adequate;
- e) that all assets and liabilities as well as all surpluses and deficits have been posted according to procedures that he considers satisfactory.

§ 3 Only the Auditor shall be competent to accept in whole or in part certificates and supporting documents furnished by the Secretary General. If he considers it appropriate, he may undertake an examination and detailed audit of any accounting record relating either to financial transactions or to supplies and equipment.

§ 10 En stat som har sagt opp overenskomsten, kan bli medlem på nytt, ved tiltredelse, forutsatt at den har betalt de beløp den skylder.

§ 11 Organisasjonen vil kreve en godtgjørelse for å dekke særlige utgifter som er påløpt som følge av virksomheten fastsatt i artikkel 21 § 3, bokstav j) til l). I tilfellene omhandlet i artikkel 21 § 3, bokstav j) og k), fastsettes beløpet av Administrasjonskomiteen etter forslag fra Generalsekretæren; i tilfellet omhandlet i artikkel 21 § 3 bokstav l), gjelder artikkel 31 § 3.

Artikkel 27

Revisjon av regnskap

§ 1 Med mindre Generalforsamlingen har besluttet noe annet i samsvar med artikkel 14 § 2, bokstav k), skal hovedsetestaten utføre revisjon av regnskapet etter reglene i overensstemmelse med denne artikkel og, med forbehold for særlige retningslinjer gitt av Administrasjonskomiteen, i samsvar med Organisasjonens finans- og regnskapsreglement (artikkel 15 § 5, bokstav e)).

§ 2 Revisor skal kontrollere Organisasjonens regnskap, herunder alle forvaltede fond og spesialkonti, så langt han finner det nødvendig for å forvisse seg om:

- a) at regnskapene er i samsvar med Organisasjonens regnskapsbøker og posteringer,
- b) at de finansielle transaksjoner som fremgår av regnskapene, er utført i samsvar med Organisasjonens regler og reglement, budsjettdisposisjoner og øvrige retningslinjer,
- c) at verdipapirer og kontanter som er deponert i bank eller i kasse, er blitt kontrollert mot bevis mottatt direkte fra depositarene eller ved reell opptelling,
- d) at internkontrollene, herunder internrevisjon av regnskapene, er tilfredsstillende,
- e) at alle aktiva og passiva samt alle overskudd og underskudd er blitt regnskapsført etter fremgangsmåter som han finner tilfredsstillende,

§ 3 Revisor har alene myndighet til å godta helt eller delvis bekreftelser og bilag som Generalsekretæren legger fram. Dersom han finner det hensiktsmessig, kan han foreta en undersøkelse og en detaljert kontroll av alle regnskapsbilag som er knyttet enten til finansielle transaksjoner eller til varer og utstyr.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 4 The Auditor shall have unrestricted access, at any time, to all ledgers, accounts, accounting documents and other information which he considers needful.
- § 5 The Auditor shall not be competent to reject such and such a heading of the accounts, but he shall immediately draw to the attention of the Secretary General any transaction of which the regularity or appropriateness appears to him to be questionable, so that the latter may take the requisite measures.
- § 6 The Auditor shall present and sign a certificate in respect of the financial statements with the following wording: «I have examined the financial statements of the Organisation for the budgetary period which ended on 31 December..... My examination consisted of a general analysis of the accounting methods and the checking of the accounting records and other evidence which I judged necessary in the circumstances.» That certificate shall indicate, according to the circumstances, that:
- a) the financial statements satisfactorily reflect the financial position at the date of expiry of the period in question as well as the results of the transactions carried out during the period which ended on that date;
 - b) the financial statements have been drawn up in accordance with the accounting principles mentioned;
 - c) the financial principles have been applied in accordance with procedures which accord with those adopted during the previous budgetary period;
 - d) the financial transactions have been carried out in conformity with the rules and regulations, budgetary provisions and other directives of the Organisation.
- § 7 In his report on the financial transactions, the Auditor shall mention:
- a) the nature and extent of the audit which he has carried out;
 - b) factors connected with the completeness or correctness of the accounts, including as appropriate :
 1. information necessary for the correct interpretation and assessment of the accounts;
 2. any sum which ought to have been collected but which has not been passed to account;
 3. any sum which has been the subject of a regular or conditional expenditure commitment and which has not been posted or which has not been taken into account in the financial statements;
- § 4 Revisor har til enhver tid uhindret adgang til regnskapsbøker, konti, regnskapsbilag og annen informasjon som han mener er nødvendig.
- § 5 Revisor har ikke myndighet til å avvise den ene eller den andre post i regnskapet, men skal, hvis han mener det kan reises tvil om en transaksjons regelmessighet eller hensiktsmessighet, omgående gjøre Generalsekretæren oppmerksom på dette slik at han kan treffe de nødvendige tiltak.
- § 6 Revisor skal legge fram og undertegne bekrefteelse på regnskapet med følgende ordlyd: «Jeg har gjennomgått Organisasjonens regnskaper for budsjettperioden som utløper 31. desember Gjennomgangen omfattet en generell vurdering av regnskapsmetodene og kontroll av regnskapsbilag og andre bevis som jeg under forholdene fant nødvendig.» Denne bekreftelsen skal, avhengig av det enkelte tilfelle, oppgi at:
- a) regnskapene avspeiler på tilfredsstillende måte den finansielle situasjonen ved utløpet av den aktuelle perioden og resultatene av de transaksjoner som er utført i løpet av perioden som avsluttes på denne dato,
 - b) regnskapene er satt opp i samsvar med de nevnte regnskapsprinsipper,
 - c) de finansielle prinsippene er anvendt etter de fremgangsmåter som ble vedtatt i foregående budsjettperiode,
 - d) de finansielle transaksjonene er utført i samsvar med Organisasjonens regler og reglement, budsjettdisposisjoner og øvrige retningslinjer.
- § 7 I sin beretning om de finansielle transaksjoner skal revisor oppgi:
- a) hva slags og omfanget av den revisjon som er utført,
 - b) opplysninger om regnskapets fullstendighet og riktighet, herunder eventuelt:
 1. opplysninger som er nødvendige for riktig fortolkning og vurdering av regnskapet,
 2. ethvert beløp som skulle vært innkassert, men som ikke er registrert på konto,
 3. ethvert beløp som har vært gjenstand for regulær eller betinget utgiftsforpliktelse og som ikke er regnskapsført, eller som ikke er tatt med i regnskapsoversiktene,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

4. expenditure in support of which no sufficient vouchers have been produced;
 5. whether or not ledgers have been kept in good and due form; it is necessary to note cases where the material presentation of the financial statements diverges from accounting principles generally recognised and invariably applied;
- c) other matters to which the attention of the Administrative Committee should be drawn, for example:
1. cases of fraud or presumption of fraud;
 2. wastage or irregular use of funds or other assets of the Organisation (even when the accounts relating to the transaction carried out were in order);
 3. expenditure which could subsequently lead to considerable costs for the Organisation;
 4. any defects, general or particular, in the system of checking receipts and expenses or supplies and equipment;
 5. expenditure not in conformity with the intentions of the Administrative Committee, taking account of transfers duly authorised within the draft budget;
 6. overstepping of appropriations, taking account of changes resulting from transfers duly authorised within the draft budget;
 7. expenditure not in conformity with the authorisations which govern it;
- d) the correctness or incorrectness of the accounts relating to supplies and equipment, established from the inventory and the examination of the ledgers.

In addition, the report may mention transactions which have been posted in the course of an earlier budgetary period and about which new information has been obtained or transactions which are to be carried out in the course of a later financial period and about which it seems desirable to inform the Administrative Committee in advance.

§ 8 The Auditor must on no account include criticisms in his report without first affording the Secretary General an opportunity of giving an explanation.

§ 9 The Auditor shall inform the Administrative Committee and the Secretary General of the findings of the audit. He may, in addition, submit any comments that he considers appropriate about the financial report of the Secretary General.

4. utgifter som ikke er underbygd med tilstrekkelig bilag,
 5. om regnskapsføringen er utført riktig og i behørig form; eventuelt påpeke tilfeller der den konkrete oppstilling av regnskapsoversiktene avviker fra allment anerkjente og vanligvis anvendte regnskapsprinsipper,
- c) andre spørsmål som det er grunn til å påpeke overfor Administrasjonskomiteen, f.eks.:
1. tilfeller av bedrageri eller formodning om bedrageri,
 2. sløsing eller irregulær bruk av Organisasjonens midler eller andre aktiva (selv når transaksjonen er forskriftsmessig regnskapsført),
 3. utgifter som senere kan medføre betydelige kostnader for Organisasjonen,
 4. enhver generell eller spesiell mangel ved systemet for kontroll av inntekter og utgifter eller av varer og utstyr,
 5. utgifter som ikke er i samsvar med Administrasjonskomiteens intensjoner, idet det tas hensyn til overføringer som er behørig tillatt innenfor budsjettforslaget,
 6. overskridelser av bevilgninger, idet det tas hensyn til endringer som følge av overføringer som er behørig tillatt innenfor budsjettforslaget,
 7. utgifter som ikke er i samsvar med tillatelser som ligger til grunn for dem,
- d) om regnskapet er riktig eller inneholder feil med hensyn til varer og utstyr, fastslått på grunnlag av vareopptelling eller gjennomgang av regnskapsbøkene.

Rapporten kan for øvrig påpeke transaksjoner som er blitt regnskapsført i løpet av en tidligere budsjettperiode, og som det foreligger nye opplysninger om, eller transaksjoner som skal foretas i en senere budsjettperiode og som det synes ønskelig å informere Administrasjonskomiteen om på forhånd.

§ 8 Revisor skal ikke under noen omstendigheter gi kritikk i sin beretning uten at Generalsekretæren på forhånd er gitt mulighet til å gi en forklaring.

§ 9 Revisor skal meddele Administrasjonskomiteen og Generalsekretæren om det han har kunnet fastslå under revisjonen. Han kan dessuten gi enhver kommentar som synes hensiktsmessig om Generalsekretærens finansrapport.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 10 Where the Auditor has carried out a summary audit or has not obtained adequate supporting documents, he must mention the fact in his certificate and his report, specifying the reasons for his observations as well as the consequences which result therefrom for the financial position and the posted financial transactions.

Title V Arbitration

Article 28

Competence

§ 1 Disputes between Member States arising from the interpretation or application of the Convention, as well as disputes between Member States and the Organisation arising from the interpretation or application of the Protocol on Privileges and Immunities may, at the request of one of the parties, be referred to an Arbitration Tribunal. The parties shall freely determine the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§ 2 Other disputes arising from the interpretation or application of the Convention and of other conventions elaborated by the Organisation in accordance with Article 2 § 2, if not settled amicably or brought before the ordinary courts or tribunals may, by agreement between the parties concerned, be referred to an Arbitration Tribunal. Articles 29 to 32 shall apply to the composition of the Arbitration Tribunal and the arbitration procedure.

§ 3 Any State may, at the time of its application for accession to the Convention, reserve the right not to apply all or part of the provisions of §§ 1 and 2.

§ 4 A State which has made a reservation pursuant to § 3 may withdraw it at any time by informing the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the date on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 29

Agreement to refer to arbitration. Registrar

The Parties shall conclude an agreement to refer to arbitration, which shall, in particular, specify:

- a) the subject matter of the dispute;
- b) the composition of the Tribunal and the period agreed for nomination of the arbitrator or arbitrators;

§ 10 Dersom revisor har foretatt en summarisk revisjon, eller ikke har mottatt tilstrekkelige grunnlagsdokumenter, skal han oppgi dette i sin bekreftelse og i sin beretning, og samtidig presisere grunnene til disse bemerkningene samt hvilke konsekvenser de har for den finansielle situasjonen og for de finansielle transaksjoner som er regnskapsført.

Del V Voldgift

Artikkel 28

Myndighet

§ 1 Tvister mellom medlemsstatene om fortolkning eller anvendelse av overenskomsten samt tvister mellom medlemsstatene og Organisasjonen om fortolkning eller anvendelse av Protokollen om privilegier og immunitet kan forelegges for en voldgiftsrett etter anmodning fra en av partene. Partene bestemmer fritt sammensetningen av voldgiftsretten og voldgiftsproseduren.

§ 2 Andre tvister om fortolkning eller anvendelse av overenskomsten og om andre overenskomster utarbeidet av Organisasjonen i samsvar med artikkel 2 § 2, kan etter enighet mellom de berørte parter forelegges for en voldgiftsrett dersom tvisten ikke er blitt løst i minnelighet eller er forelagt for de ordinære domstoler til avgjørelse. Artikkel 29 til 32 får anvendelse for voldgiftsrettens sammensetning og for voldgiftsproseduren.

§ 3 Hver stat kan ved oversendelse av søknad om tiltredelse til overenskomsten forbeholde seg retten til ikke å anvende, helt eller delvis, bestemmelsene i §§ 1 og 2.

§ 4 En stat som har tatt forbehold i samsvar med § 3, kan til enhver tid trekke forbeholdet tilbake ved å underrette depositaren om dette. Tilbaketrekking av forbeholdet får virkning én måned etter den dato depositaren har underrettet medlemsstatene om dette.

Artikkel 29

Voldgiftsavtale. Rettssekretariat

Partene inngår en voldgiftsavtale, som særlig fastsetter:

- a) gjenstand for tvisten,
- b) rettens sammensetning og avtalt frist for oppnevning av voldgiftsdommeren/-dommerne,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- c) the place where it is agreed that the Tribunal is to sit.

The agreement to refer to arbitration must be communicated to the Secretary General who shall act as Registrar.

Article 30

Arbitrators

§ 1 A panel of arbitrators shall be established and kept up to date by the Secretary General. Each Member State may nominate two of its nationals to the panel of arbitrators.

§ 2 The Arbitration Tribunal shall be composed of one, three or five arbitrators in accordance with the agreement to refer to arbitration. The arbitrators shall be selected from persons who are on the panel referred to in § 1. Nevertheless, if the agreement to refer to arbitration provides for five arbitrators, each of the parties may select one arbitrator who is not on the panel. If the agreement to refer to arbitration provides for a sole arbitrator, he shall be selected by mutual agreement between the parties. If the agreement to refer to arbitration provides for three or five arbitrators, each party shall select one or two arbitrators as the case may be; these, by mutual agreement, shall appoint the third or fifth arbitrator, who shall be President of the Arbitration Tribunal. If the parties cannot agree on the selection of a sole arbitrator, or the selected arbitrators cannot agree on the appointment of a third or fifth arbitrator, the appointment shall be made by the Secretary General.

§ 3 The sole arbitrator, or the third or fifth arbitrator, must be of a nationality other than that of either party, unless both are of the same nationality.

§ 4 The intervention of a third party in the dispute shall not affect the composition of the Arbitration Tribunal.

Article 31

Procedure. Costs

§ 1 The Arbitration Tribunal shall decide the procedure to be followed having regard in particular to the following provisions:

- a) it shall enquire into and determine cases on the basis of the evidence submitted by the parties, but will not be bound by their interpretations when it is called upon to decide a question of law;

- c) avtalt sted hvor retten skal settes.

Voldgiftsavtalen må meddeles Generalsekretæren, som opptrer som rettssekretariat.

Artikkel 30

Voldgiftsdommere

§ 1 Generalsekretæren skal utarbeide en liste over voldgiftsdommere og holder den oppdatert. Hver medlemsstat kan få oppført to av sine statsborgere i listen over voldgiftsdommere.

§ 2 Voldgiftsretten består i samsvar med voldgiftsavtalen av én, tre eller fem voldgiftsdommere. Voldgiftsdommerne velges blant personene oppført på listen nevnt i § 1. Hvis voldgiftsavtalen imidlertid fastsetter fem voldgiftsdommere, kan hver part velge én voldgiftsdommer som ikke står på listen. Hvis voldgiftsavtalen fastsetter bare én voldgiftsdommer, velges denne etter enighet mellom partene. Hvis voldgiftsavtalen fastsetter tre eller fem voldgiftsdommere, velger hver part henholdsvis én eller to voldgiftsdommere. Disse oppnevner etter enighet den tredje eller femte voldgiftsdommer, som skal være formann for voldgiftsretten. Blir partene ikke enige om valg av enedommer, eller er de voldgiftsdommerne partene har valgt ikke enige om oppnevningen av tredje eller femte voldgiftsdommer, blir denne oppnevnt av Generalsekretæren.

§ 3 Enedommeren, tredje eller femte voldgiftsdommer må være statsborger av en annen stat enn de statene partene er hjemmehørende i, med mindre partene er hjemmehørende i samme stat.

§ 4 Intervensjon av en tredje part i tvisten har ingen innflytelse på sammensetningen av voldgiftsretten.

Artikkel 31

Prosedyre. Utgifter

§ 1 Voldgiftsretten skal bestemme prosedyren som skal følges, idet det særlig tas hensyn til følgende bestemmelser:

- a) den skal forberede og dømme i sakene på grunnlag av partenes anførsler, uten at den ved sin avgjørelse av rettsspørsmål er bundet av partenes tolkninger,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) it may not award more than the claimant has claimed, nor anything of a different nature, nor may it award less than the defendant has acknowledged as due;
- c) the arbitration award, setting forth the reasons for the decision, shall be drawn up by the Arbitration Tribunal and notified to the parties by the Secretary General;
- d) save where the mandatory provisions of the law of the place where the Arbitration Tribunal is sitting otherwise provide and subject to contrary agreement by the parties, the arbitration award shall be final.

§ 2 The fees of the arbitrators shall be determined by the Secretary General.

§ 3 The Tribunal shall determine in its award the amount of costs and expenses and shall decide how they and the fees of the arbitrators are to be apportioned between the parties.

Article 32

Limitation. Enforcement

- § 1 The commencement of arbitration proceedings shall have the same effect, as regards the interruption of periods of limitation, as that attributed by the applicable provisions of substantive law to the institution of an action in the ordinary courts or tribunals.
- § 2 The Arbitration Tribunals award shall become enforceable in each of the Member States on completion of the formalities required in the State where enforcement is to take place. The merits of the case shall not be subject to review.

Title VI Modification of the Convention

Article 33

Competence

- § 1 The Secretary General shall immediately bring to the notice of the Member States proposals aiming to modify the Convention, which have been sent to him by the Member States or which he has prepared himself.
- § 2 The General Assembly shall take decisions about proposals aiming to modify the Convention in so far as §§ 4 to 6 do not provide for another competence.
- § 3 When seized of a modification proposal the General Assembly may decide, by the majority provided for under Article 14 § 6, that such proposal is closely linked with one or more provisions of the Appendices to the Convention. In that case as well as in the cases referred to in

- b) den kan ikke tilkjenne mer eller noe annet enn det saksøkeren har nedlagt påstand om, og ikke mindre enn det saksøkte har erkjent å skyldes,
- c) voldgiftskjennelsen med nødvendig begrunnelse blir avgitt av voldgiftsretten og gjort kjent for partene av Generalsekretæren,
- d) kjennelsen er endelig hvis den ikke strider mot preseptorisk lov på det sted voldgiftsretten har sitt sete og med mindre partene har inngått motstridende avtale.

§ 2 Voldgiftsdommernes honorarer fastsettes av Generalsekretæren.

§ 3 Voldgiftskjennelsen fastsetter utgiftene og saksomkostningene samt hvordan disse og voldgiftsdommernes honorarer skal fordeles mellom partene.

Artikkel 32

Foreldelse. Tvangsfullbyrdelse

- § 1 Innledning av en voldgiftsprosedyre har samme virkning når det gjelder avbrytelse av foreldelse som det som gjelder i materiell rett ved saksanlegg for alminnelig domstol.
- § 2 Voldgiftsrettens kjennelse blir tvangskraftig i hver medlemsstat etter at de foreskrevne formaliteter er oppfylt i den stat der fullbyrdelsen skal finne sted. Sakens realiteter kan ikke prøves på nytt.

Del VI Endring av overenskomsten

Artikkel 33

Myndighet

- § 1 Generalsekretæren skal omgående gjøre medlemsstatene kjent med forslag om endring av overenskomsten som medlemsstatene har oversendt ham, eller som han selv har utarbeidet.
- § 2 Generalforsamlingen skal treffe beslutning om forslag om endring av overenskomsten, såfremt §§ 4 til 6 ikke fastsetter annen myndighet.
- § 3 Når et endringsforslag forelegges Generalforsamlingen, kan den med det flertall som er fastsatt i artikkel 14 § 6 vedta at forslaget har nær sammenheng med én eller flere bestemmelser i overenskomstens bilag. I dette tilfelle samt i tilfellene nevnt i §§ 4 til 6, annet punktum, har Ge-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§§ 4 to 6, second sentences, the General Assembly is also empowered to take decisions about the modification of such provision or provisions of the Appendices.

§ 4 Subject to decisions taken by the General Assembly in accordance with § 3, first sentence, the Revision Committee shall take decisions about proposals aiming to modify :

- a) Articles 9 and 27 §§ 2 to 10;
- b) the CIV Uniform Rules except Articles 1, 2, 5, 6, 16, 26 to 39, 41 to 53 and 56 to 60;
- c) the CIM Uniform Rules except Articles 1, 5, 6 §§ 1 and 2, Articles 8, 12, 13 § 2, Articles 14, 15 §§ 2 and 3, Article 19 §§ 6 and 7 and Articles 23 to 27, 30 to 33, 36 to 41 and 44 to 48;
- d) the CUV Uniform Rules except Articles 1, 4, 5 and 7 to 12;
- e) the CUI Uniform Rules except Articles 1, 2, 4, 8 to 15, 17 to 19, 21, 23 to 25;
- f) the APTU Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9 to 11 and the Annexes of these Uniform Rules;
- g) the ATMF Uniform Rules except Articles 1, 3 and 9.

When modification proposals are submitted to the Revision Committee in accordance with letters a) to g), one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 5 The RID Expert Committee shall take decisions about proposals aiming to modify the provisions of the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID). When such proposals are submitted to the RID Expert Committee, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

§ 6 The Committee of Technical Experts shall decide on proposals aiming to modify the Annexes to the APTU Uniform Rules. When such proposals are submitted to the Committee of Technical Experts, one-third of the States represented on the Committee may require these proposals to be submitted to the General Assembly for decision.

neralforsamlingen også myndighet til å treffe beslutning om endring av denne eller disse bestemmelser i bilagene.

§ 4 Med forbehold for beslutninger truffet av Generalforsamlingen i henhold til § 3, første punktum, skal Revisjonskomiteen treffe beslutning om forslag til endring av:

- a) artikkel 9 og 27 §§ 2 til 10,
- b) De enhetlige rettsregler CIV, med unntak av artikkel 1, 2, 5, 6, 16, 26 til 39, 41 til 53 og 56 til 60,
- c) De enhetlige rettsregler CIM, med unntak av artikkel 1, 5, 6 §§ 1 og 2, artikkel 8, 12, 13 § 2, artikkel 14, 15 §§ 2 og 3, artikkel 19 §§ 6 og 7 samt artikkel 23 til 27, 30 til 33, 36 til 41 og 44 til 48,
- d) De enhetlige rettsregler CUV, med unntak av artikkel 1, 4, 5 og 7 til 12,
- e) De enhetlige rettsregler CUI, med unntak av artikkel 1, 2, 4, 8 til 15, 17 til 19, 21, 23 til 25,
- f) De enhetlige rettsregler APTU, med unntak av artikkel 1, 3 og 9 til 11 samt vedleggene til disse enhetlige rettsregler,
- g) De enhetlige rettsregler ATMF, med unntak av artikkel 1, 3 og 9,

Når endringsforslag forelegges Revisjonskomiteen i samsvar med bokstav a) til g), kan en tredjedel av statene som er representert i komiteen kreve at disse forslagene forelegges Generalforsamlingen til avgjørelse.

§ 5 Ekspertkomiteen for RID treffer beslutning om forslag om endring av bestemmelsene i Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID). Når slike forslag forelegges Ekspertkomiteen for RID, kan en tredjedel av statene som er representert i komiteen kreve at disse forslagene forelegges Generalforsamlingen til avgjørelse.

§ 6 Den tekniske ekspertkomiteen treffer beslutning om forslag om endring av vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU. Når slike forslag forelegges Den tekniske ekspertkomiteen, kan en tredjedel av statene som er representert i komiteen kreve at disse forslagene forelegges Generalforsamlingen til avgjørelse.

*Article 34***Decisions of the General Assembly**

- § 1 Modifications of the Convention decided upon by the General Assembly shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by two-thirds of the Member States with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications.
- § 3 Modifications of the Appendices to the Convention, decided upon by the General Assembly, shall enter into force for all Member States twelve months after their approval by half of the Member States which have not made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence, with the exception of those which, before the entry into force, have made a declaration in terms that they do not approve such modifications and with the exception of those which have made a declaration pursuant to Article 42 § 1, first sentence.
- § 4 The Member States shall address their notifications concerning the approval of modifications of the Convention decided upon by the General Assembly as well as their declarations in terms that they do not approve such modifications, to the Secretary General. The Secretary General shall give notice of them to the other Member States.
- § 5 The period referred to in §§ 2 and 3 shall run from the day of the notification by the Secretary General that the conditions for the entry into force of the modifications are fulfilled.
- § 6 The General Assembly may specify, at the time of adoption of a modification, that it is such that any Member State which will have made a declaration pursuant to § 2 or § 3 and which will not have approved the modification within the period of eighteen months running from its entry into force will cease, on the expiration of this period, to be a Member State of the Organisation.
- § 7 When decisions of the General Assembly concern Appendices to the Convention, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the entry into force of the decisions, for traffic with and between the Member States which have, in accordance with § 3, opposed the decisions within the period allowed. The Secretary General shall notify the Member States of that suspension; it shall come

*Artikkel 34***Generalforsamlingens beslutninger**

- § 1 Endringer av overenskomsten som er vedtatt av Generalforsamlingen, meddeles medlemsstatene av Generalsekretæren.
- § 2 Endringer i selve overenskomsten som er vedtatt av Generalforsamlingen, trer i kraft for alle medlemsstater tolv måneder etter at to tredjedeler av medlemsstatene har godkjent dem, unntatt for de stater som før ikrafttredelsen har avgitt erklæring om at de ikke godkjenner disse endringene.
- § 3 Endringer i overenskomstens bilag som er vedtatt av Generalforsamlingen, trer i kraft for alle medlemsstater tolv måneder etter at halvparten av medlemsstatene som ikke har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 42 § 1, første punktum, har godkjent dem, unntatt for de stater som før ikrafttredelsen har avgitt erklæring om at de ikke godkjenner disse endringene og de stater som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 42 § 1, første punktum.
- § 4 Medlemsstatene skal oversende til Generalsekretæren sine underretninger om godkjenning av endringene i overenskomsten vedtatt av Generalforsamlingen, samt sine erklæringer om at de ikke godkjenner slike endringer. Generalsekretæren skal informere de øvrige medlemsstatene om dette.
- § 5 Fristen nevnt i §§ 2 og 3 løper fra den dag Generalsekretæren gir underretning om at vilkårene for ikrafttredelse av endringene er oppfylt.
- § 6 Generalforsamlingen kan på det tidspunkt en endring blir vedtatt gjøre det klart at endringen er så omfattende at en medlemsstat som har avgitt en erklæring etter § 2 eller § 3, og som ikke har godkjent endringen innen en frist på atten måneder etter at den er trådt i kraft, vil opphøre å være medlem av Organisasjonen ved fristens utløp.
- § 7 Når beslutningene i Generalforsamlingen gjelder overenskomstens bilag, suspenderes anvendelsen av det aktuelle bilag i sin helhet så snart beslutningene trer i kraft for trafikk med og mellom medlemsstater som i samsvar med § 3 har gjort innsigelse mot beslutningene innen den fastsatte frist. Generalsekretæren skal underrette medlemsstatene om slik suspensjon; den opphører etter utløpet av en måned regnet

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

to an end on the expiration of a month from the day on which the Secretary General notified the other Member States of the withdrawal of opposition.

fra den dato Generalsekretæren har underrettet de øvrige medlemsstatene om at innsigelsen er opphevet.

Article 35

Decisions of the Committees

- § 1 Modifications of the Convention, decided upon by the Committees, shall be notified to the Member States by the Secretary General.
- § 2 Modifications of the Convention itself, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Member States may formulate an objection during the four months from the day of the notification. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. If a Member State formulates an objection against a decision of the Revision Committee within the period of four months and it denounces the Convention, the denunciation shall take effect on the date provided for the entry into force of that decision.
- § 3 Modifications of Appendices to the Convention, decided upon by the Revision Committee, shall enter into force for all Member States on the first day of the twelfth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States. Modifications decided upon by the RID Expert Committee or by the Committee of Technical Experts shall enter into force for all Member States on the first day of the sixth month following that during which the Secretary General has given notice of them to the Member States.
- § 4 Member States may formulate an objection within the period of four months from the day of the notification referred to in § 3. In the case of objection by one-quarter of the Member States, the modification shall not enter into force. In the Member States which have formulated objections against a decision within the period allowed, the application of the Appendix in question shall be suspended, in its entirety, from the moment the decisions take effect, 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 prescrip-

Artikkel 35

Beslutninger i komiteene

- § 1 Endringer i overenskomsten som er vedtatt av komiteene, meddeles medlemsstatene av Generalsekretæren.
- § 2 Endringer i selve overenskomsten som er vedtatt av Revisjonskomiteen, trer i kraft for alle medlemsstater første dag i tolvte måned etter den måned Generalsekretæren har gitt medlemsstatene underretning om endringene. Medlemsstatene kan gjøre innsigelse innen fire måneder regnet fra underretningsdatoen. Dersom en fjerdedel av medlemsstatene gjør innsigelse, trer endringen ikke i kraft. Dersom en medlemsstat gjør en innsigelse mot en beslutning i Revisjonskomiteen innen fristen på fire måneder, og den sier opp overenskomsten, trer oppsigelsen i kraft på datoen fastsatt for ikrafttredelse av den aktuelle beslutning.
- § 3 Endringer i overenskomstens bilag som er vedtatt av Revisjonskomiteen, trer i kraft for alle medlemsstater første dag i tolvte måned etter den måned Generalsekretæren har gitt medlemsstatene underretning om endringene. Endringer vedtatt av Ekspertkomiteen for RID eller av Den tekniske ekspertkomiteen trer i kraft for alle medlemsstater første dag i sjetten måned etter den måned Generalsekretæren har underrettet medlemsstatene.
- § 4 Medlemsstatene kan gjøre innsigelse innen fire måneder regnet fra underretningsdatoen nevnt i § 3. Dersom en fjerdedel av medlemsstatene gjør innsigelse, trer endringen ikke i kraft. I medlemsstater som har gjort innsigelse mot en beslutning innen den fastsatte frist, suspenderes anvendelsen av det aktuelle bilag i sin helhet for trafikk med og mellom disse medlemsstatene regnet fra det tidspunkt beslutningene får virkning. Blir det imidlertid gjort innsigelse mot godkjenning av en teknisk standard eller mot innføring av en enhetlig teknisk bestemmelse, suspenderes kun disse med hensyn til trafikk med og mellom medlemsstatene regnet

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

tion, only that standard or prescription shall be suspended in respect of traffic with and between the Member States from the time the decisions take effect; the same shall apply in the case of a partial objection.

§ 5 The Secretary General shall notify the Member States of the suspensions referred to in § 4; the application shall no longer be suspended after the expiry of a period of one month from the day when the Secretary General has given notice to the other Member States of the withdrawal of such an objection.

§ 6 In the determination of the number of objections referred to in §§ 2 and 4, Member States which

- a) do not have the right to vote (Article 14 § 5, Article 26 § 7 or Article 40 § 4),
- b) are not members of the Committee concerned (article 16 § 1, second sentence),
- c) have made a declaration in accordance with Article 9 § 1 of the APTU Uniform Rules shall not be taken into account.

fra det tidspunkt beslutningene får virkning; det samme gjelder i tilfelle delvis innsigelse.

§ 5 Generalsekretæren skal informere medlemsstatene om suspensjoner omhandlet i § 4; suspensjoner oppheves etter utløpet av en frist på én måned regnet fra den dag Generalsekretæren har gitt underretning til de øvrige medlemsstater om tilbakekalling av en slik innsigelse.

§ 6 Når antall innsigelser i henhold til §§ 2 og 4 skal fastslås, medregnes ikke medlemsstater

- a) som ikke har stemmerett (artikkel 14 § 5, artikkel 26 § 7 eller artikkel 40 § 4),
- b) som ikke er medlem av vedkommende komité (artikkel 16 § 1, annet punktum),
- c) som har avgitt erklæring i samsvar med artikkel 9 § 1 i De enhetlige rettsregler APTU.

Title VII Final Provisions

Article 36

Depositary

§ 1 The Secretary General shall be the Depositary of this Convention. His functions as the Depositary shall be those set forth in Part VII of the Vienna Convention on the Law of Treaties of 23 May 1969.

§ 2 When a dispute arises between a Member State and the Depositary about the performance of his functions, the Depositary or the Member State concerned must bring the question to the attention of the other Member States or, if appropriate, submit it for resolution by the Administrative Committee.

Article 37

Accession to the Convention

§ 1 Accession to the Convention shall be open to any State on the territory of which railway infrastructure is operated.

§ 2 A State wishing to accede to the Convention shall address an application to the Depositary. The Depositary shall notify it to the Member States.

§ 3 The application shall be deemed to be accepted three months after the notification referred to in § 2, unless five Member States lodge objections with the Depositary. The Depositary shall, wit-

Del VII Sluttbestemmelser

Artikkel 36

Depositar

§ 1 Generalsekretæren er depositar for denne overenskomst. Hans oppgaver som depositar er de som er angitt i del VII i Wien-konvensjonen av 23. mai 1969 om traktatrett.

§ 2 Ved uenighet mellom en medlemsstat og depositaren om gjennomføringen av den sistnevntes oppgaver, skal depositaren eller vedkommende medlemsstat gjøre de andre medlemsstatene oppmerksom på saken eller eventuelt forelegge den for Administrasjonskomiteen til avgjørelse.

Artikkel 37

Tiltredelse til overenskomsten

§ 1 Overenskomsten er åpen for tiltredelse for enhver stat på hvis territorium det foregår drift av en jernbaneinfrastruktur.

§ 2 En stat som ønsker å tiltre overenskomsten skal sende en søknad til depositaren. Depositaren skal underrette medlemsstatene om søknaden.

§ 3 Søknaden er godtatt med full rettsvirkning tre måneder etter underretningen nevnt i § 2, med mindre fem medlemsstater har gjort innsigelse overfor depositaren. Depositaren underretter

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

hout delay, notify the applicant State as well as the Member States accordingly. The accession shall take effect on the first day of the third month following that notification.

- § 4 In the event of opposition from at least five Member States within the period provided for in § 3, the application for accession shall be submitted to the General Assembly for decision.
- § 5 Subject to Article 42, any accession to the Convention may only relate to the Convention in its version in force at the time when the accession takes effect.

Article 38

Accession of regional economic integration organisations

- § 1 Accession to the Convention shall be open to regional economic integration organisations which have competence to adopt their own legislation binding on their Member States, in respect of the matters covered by this Convention and of which one or more Member States are members. The conditions of that accession shall be defined in an agreement concluded between the Organisation and the regional organisation.
- § 2 The regional organisation may exercise the rights enjoyed by its members by virtue of the Convention to the extent that they cover matters for which it is competent. This applies also to the obligations imposed on the Member States pursuant to the Convention, with the exception of the financial obligations referred to in Article 26.
- § 3 For the purposes of the exercise of the right to vote and the right to object provided for in Article 35 §§ 2 and 4, the regional organisation shall enjoy the number of votes equal to those of its members which are also Member States of the Organisation. The latter may only exercise their rights, in particular their right to vote, to the extent allowed by § 2. The regional organisation shall not enjoy the right to vote in respect of Title IV.
- § 4 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the accession.

Article 39

Associate Members

- § 1 Any State on whose territory railway infrastructure is operated may become an Associate Member of the Organisation. Article 37 §§ 2 to 5 shall apply mutatis mutandis.

uten opphold søkerstaten og medlemsstatene om dette. Tiltredelsen får virkning den første dag i den tredje måned etter denne underretningen.

- § 4 Dersom minst fem medlemsstater gjør innsigelse innen fristen fastsatt i § 3, forelegges søknaden om tiltredelse for Generalforsamlingen til avgjørelse.
- § 5 Med forbehold for artikkel 42 kan en tiltredelse av overenskomsten bare gjelde overenskomsten i den versjon som er gjeldende på det tidspunkt tiltredelsen får virkning.

Artikkel 38

Tiltredelse av regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon

- § 1 Tiltredelse av overenskomsten skal være åpen for regionale organisasjoner for økonomisk integrasjon som har myndighet til å vedta egen lovgivning som er bindende for dens medlemmer på de felter som omfattes av denne overenskomst og som en eller flere medlemsstater er medlemmer av. Villkårene for slik tiltredelse fastlegges nærmere i en avtale mellom Organisasjonen og den regionale organisasjonen.
- § 2 Den regionale organisasjonen kan utøve de rettigheter dens medlemmer har etter overenskomsten i den utstrekning de dekker områder som inngår i dens myndighet. Dette gjelder også for forpliktelser medlemsstatene har etter overenskomsten, med unntak av de finansielle forpliktelser omhandlet i artikkel 26.
- § 3 For å kunne utøve stemmeretten og retten til å gjøre innsigelse fastsatt i artikkel 35 §§ 2 og 4, har den regionale organisasjonen et antall stemmer som tilsvarer stemmeantallet til dens medlemmer som også er medlemsstater i Organisasjonen. De sistnevnte kan bare utøve sine rettigheter, særlig sin stemmerett, i den utstrekning som er tillatt i § 2. Den regionale organisasjonen har ikke stemmerett med hensyn til del IV.
- § 4 For å bringe medlemsskap til opphør får artikkel 41 tilsvarende anvendelse.

Artikkel 39

Assosierte medlemmer

- § 1 Enhver stat på hvis territorium det foregår drift av jernbaneinfrastruktur kan bli assosiert medlem av Organisasjonen. Artikkel 37 §§ 2 til 5 får tilsvarende anvendelse.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 2 An Associate Member may participate in the work of the organs mentioned in Article 13 § 1, letters a) and c) to f) only in an advisory capacity. An Associate Member may not be designated as a member of the Administrative Committee. It shall contribute to the expenditure of the Organisation with 0.25 per cent of the contributions (Article 26 § 3).

§ 3 Article 41 shall apply mutatis mutandis to the termination of the association.

Article 40

Suspension of membership

§ 1 A Member State may request, without denouncing the Convention, a suspension of its membership of the Organisation, when international rail traffic is no longer carried out on its territory for reasons not attributable to that Member State.

§ 2 The Administrative Committee shall take a decision about a request for suspension of membership. The request must be lodged with the Secretary General at least three months before a session of the Committee.

§ 3 The suspension of membership shall enter into force on the first day of the month following the notification by the Secretary General of the decision of the Administrative Committee. The suspension of membership shall terminate with the notification by the Member State that international rail traffic on its territory is restored. The Secretary General shall, without delay, give notice of it to the other Member States.

§ 4 Suspension of membership shall have as a consequence :

- a) to free the Member State from its obligation to contribute to the financing of the expenses of the Organisation;
- b) to suspend the right to vote in the organs of the Organisation;
- c) to suspend the right to object pursuant to Article 34 §§ 2 and 3 and Article 35 §§ 2 and 4.

Article 41

Denunciation of the Convention

§ 1 The Convention may be denounced at any time.

§ 2 Any Member State which wishes to denounce the Convention shall so inform the Depositary. The denunciation shall take effect on 31 December of the following year.

§ 2 Et assosiert medlem kan delta i arbeidet i organene nevnt i artikkel 13 § 1 bokstav a) og c) til f) kun i egenskap av rådgiver. Et assosiert medlem kan ikke oppnevnes som medlem av Administrasjonskomiteen. Det skal bidra til Organisasjonens utgifter med 0,25 prosent av bidragene (artikkel 26 § 3).

§ 3 For å bringe medlemsskap til opphør får artikkel 41 tilsvarende anvendelse.

Artikkel 40

Suspensjon av medlemsskap

§ 1 En medlemsstat kan, uten å si opp overenskomsten, be om suspensjon av sitt medlemsskap i Organisasjonen når det ikke lenger foregår noen internasjonal jernbanetrafikk på dens territorium av grunner som ikke skyldes denne medlemsstaten.

§ 2 Administrasjonskomiteen skal treffe beslutning om en anmodning om suspensjon av medlemsskap. Anmodningen skal rettes til Generalsekretæren senest tre måneder før komiteen har møte.

§ 3 Suspensjon av et medlemsskap trer i kraft den første dag i måneden etter den dag Generalsekretæren har gitt underretning til medlemsstatene om Administrasjonskomiteens beslutning. Suspensjon av medlemsskapet opphører når medlemsstaten gir underretning om at den internasjonale jernbanetrafikken er gjenopptatt på dens territorium. Generalsekretæren skal uten opphold gi underretning om dette til de øvrige medlemsstatene.

§ 4 Suspensjon av medlemsskap medfører at:

- a) medlemsstaten fritas fra plikten til å bidra til finansieringen av Organisasjonens utgifter,
- b) retten til å stemme i Organisasjonens organer suspenderes,
- c) retten til å gjøre innsigelser i samsvar med artikkel 34 §§ 2 og 3 og artikkel 35 §§ 2 og 4 suspenderes.

Artikkel 41

Oppsigelse av overenskomsten

§ 1 Overenskomsten kan sies opp på ethvert tidspunkt.

§ 2 Enhver medlemsstat som ønsker å si opp overenskomsten, skal underrette depositaren om dette. Oppsigelsen får virkning 31. desember i det etterfølgende år.

*Article 42***Declarations and reservations to the Convention**

- § 1 Any Member State may declare, at any time, that it will not apply in their entirety certain Appendices to the Convention. Furthermore, reservations as well as declarations not to apply certain provisions of the Convention itself or of its Appendices shall only be allowed if such reservations and declarations are expressly provided for by the provisions themselves.
- § 2 The reservations and declarations shall be addressed to the Depositary. They shall take effect at the moment the Convention enters into force for the State concerned. Any declaration made after that entry into force shall take effect on 31 December of the year following the declaration. The Depositary shall give notice of this to the Member States.

*Article 43***Dissolution of the Organisation**

- § 1 The General Assembly may decide upon a dissolution of the Organisation and the possible transfer of its attributions to another intergovernmental organisation laying down, where appropriate, with that organisation the conditions of this transfer.
- § 2 In the case of the dissolution of the Organisation, its assets shall be distributed between the Member States which have been members of the Organisation, without interruption, during the last five calendar years preceding that of the decision pursuant to § 1, this in proportion to the average percentage rate at which they have contributed to the expenses of the Organisation during these five preceding years.

*Article 44***Transitional provision**

In the cases provided for in Article 34 § 7, Article 35 § 4, Article 41 § 1 and Article 42 the law in force at the time of the conclusion of contracts subject to the CIV Uniform Rules, the CIM Uniform Rules, the CUV Uniform Rules or the CUI Uniform Rules shall remain applicable to existing contracts.

*Article 45***Texts of the Convention**

- § 1 The Convention shall be expressed in the English, French and German languages. In case of divergence, the French text shall prevail.

*Artikkel 42***Erklæringer og forbehold mot overenskomsten**

- § 1 Enhver stat kan på ethvert tidspunkt avgi erklæring om at den ikke vil anvende i sin helhet enkelte bilag til overenskomsten. Forbehold og erklæringer om ikke å anvende bestemte bestemmelser i selve overenskomsten eller i dens bilag, er dessuten bare tillatt dersom slike forbehold og erklæringer uttrykkelig er fastsatt i selve bestemmelsene.
- § 2 Forbehold eller erklæringer skal rettes til depositaren. De får virkning på det tidspunkt overenskomsten trer i kraft for vedkommende stat. Enhver erklæring avgitt etter denne ikrafttreddelsen, får virkning 31. desember i året som følger etter denne erklæringen. Depositaren skal underrette medlemsstatene om dette.

*Artikkel 43***Oppløsning av Organisasjonen**

- § 1 Generalforsamlingen kan beslutte å oppløse Organisasjonen og eventuelt overføre sine oppgaver til en annen mellomstatlig organisasjon ved eventuelt å fastsette sammen med denne organisasjonen vilkårene for overføring.
- § 2 Ved oppløsning av Organisasjonen skal dens eiendeler og aktiva fordeles mellom statene som har vært medlemmer av Organisasjonen uten avbrudd i de fem siste kalenderår forut for det året beslutningen i henhold til § 1 ble truffet, i et forhold som tilsvarer den gjennomsnittlige presentsatsen som de har bidratt med til Organisasjonens utgifter i løpet av de fem foregående år.

*Artikkel 44***Overgangsbestemmelser**

I tilfellene omhandlet i artikkel 34 § 7, artikkel 35 § 4, artikkel 41 § 1 og artikkel 42, skal den gjeldende rett på det tidspunkt det ble inngått kontrakter underlagt De enhetlige rettsregler CIV, De enhetlige rettsregler CIM, De enhetlige rettsregler CUV eller De enhetlige rettsregler CUI fortsatt gjelde for eksisterende kontrakter.

*Artikkel 45***Overenskomstens tekster**

- § 1 Overenskomsten er utarbeidet på fransk, tysk og engelsk. Ved uenighet skal den franske teksten gå foran.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 2 On a proposal of one of the States concerned, the Organisation shall publish an official translation of the Convention into other languages, in so far as one of these languages is an official language on the territory of at least two Member States. These translations shall be prepared in cooperation with the competent services of the Member States concerned.

§ 2 Etter forslag fra en av de berørte stater skal Organisasjonen utgi offisielle oversettelser av overenskomsten på andre språk, i den utstrekning et av disse språkene er et offisielt språk på minst to medlemsstaters territorium. Disse oversettelsene skal utarbeides i samarbeid med vedkommende medlemsstaters kompetente tjenester.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Protocol on the Privileges and Immunities of the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail (OTIF)

Article 1

Immunity from jurisdiction, execution and seizure

§ 1 Within the scope of its official activities, the Organisation shall enjoy immunity from jurisdiction and execution save :

- a) to the extent that the Organisation shall have expressly waived such immunity in a particular case;
- b) in the case of a civil action brought by a third party;
- c) in the case of a counter-claim directly connected with principal proceedings commenced by the Organisation;
- d) in the case of attachment by order of a court or tribunal, of the salary, wages and other emoluments payable by the Organisation to a member of its staff.

§ 2 The property and other assets of the Organisation, wherever situated, shall be immune from any form of requisition, confiscation, sequestration and any other form of seizure or restraint, except to the extent that this is rendered necessary as a temporary measure by the prevention of accidents involving motor vehicles belonging to or operated on behalf of the Organisation and by enquiries in connection with such accidents.

Article 2

Safeguards against expropriation

If expropriation is necessary in the public interest, all the appropriate steps must be taken to avoid interference with the exercise by the Organisation of its activities and adequate prompt compensation must be paid in advance.

Article 3

Exemption from taxes

§ 1 Each Member State shall exempt the Organisation, its property and income, from direct taxes in respect of the exercise of its official activities. Where purchases or services of substantial value which are strictly necessary for the exercise of the official activities of the Organisation are made or used by the Organisation and where the price of such purchases or services includes taxes or duties, appropriate measures shall,

Protokoll om privilegier og immunitet for Den mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk (OTIF)

Artikkel 1

Immunitet mot rettsforfølgning, tvangsfullbyrdelse og beslag

§ 1 Innenfor rammen av sin offisielle virksomhet har Organisasjonen immunitet mot rettsforfølgning og tvangsfullbyrdelse, unntatt:

- a) dersom Organisasjonen i et spesielt tilfelle uttrykkelig har gitt avkall på slik immunitet,
- b) ved sivilt søksmål reist av tredjemann,
- c) ved motsøksmål direkte knyttet til et hovedsøksmål reist av Organisasjonen,
- d) ved rettslig beslag i lønninger og andre godtgjørelser som Organisasjonen skylder en av sine ansatte.

§ 2 Eiendom og annen formue som tilhører Organisasjonen, har uansett hvor de befinner seg immunitet mot enhver form for rekvirering, inndragning, sekvestrasjon og annen form for beslag eller tvang, unntatt i den utstrekning slike tiltak midlertidig er nødvendige på grunn av forebygging av ulykker med motorkjøretøyer som tilhører Organisasjonen eller som benyttes for dennes regning, og på grunn av etterforskning som slike ulykker kan medføre.

Artikkel 2

Vern mot ekspropriasjon

Hvis ekspropriasjon er nødvendig av offentlige hensyn, må alle egnede tiltak treffes for å unngå at ekspropriasjonen hindrer Organisasjonen i å drive sin virksomhet, og en adekvat omgående erstatning må utbetales på forhånd.

Artikkel 3

Fritak for skatt

§ 1 Hver medlemsstat skal fritta Organisasjonen, dens eiendom og inntekter for direkte skatt innen rammen av dens offisielle virksomhet. Når Organisasjonen foretar innkjøp eller nytter tjenester for betydelige beløp som er strengt nødvendige for dens offisielle virksomhet, og slike innkjøp eller tjenester omfatter skatter og avgifter, skal medlemsstatene hver gang det er mulig, treffe egnede tiltak for å fritta Organisasjo-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

whenever possible, be taken by the Member States to grant exemption from such taxes and duties or to reimburse the amount thereof.

§ 2 No exemption shall be granted in respect of taxes or charges which are no more than payment for services rendered.

§ 3 Goods acquired in accordance with § 1 may not be sold or given away, nor used otherwise than in accordance with the conditions laid down by the Member State which has granted the exemptions.

Article 4

Exemption from duties and taxes

§ 1 Goods imported or exported by the Organisation and strictly necessary for the exercise of its official activities, shall be exempt from all duties and taxes levied on import or export.

§ 2 No exemption shall be granted under this Article in respect of goods purchased or imported, or services provided, for the personal benefit of the members of the staff of the Organisation.

§ 3 Article 3 § 3 shall apply mutatis mutandis to goods imported in accordance with § 1.

Article 5

Official activities

The official activities of the Organisation referred to in this Protocol are those activities which correspond to the aim defined in Article 2 of the Convention.

Article 6

Monetary transactions

The Organisation may receive and hold any kind of funds, currency, cash or securities. It may dispose of them freely for any purpose provided for by the Convention and hold accounts in any currency to the extent required to meet its obligations.

Article 7

Communications

For its official communications and the transmission of all its documents, the Organisation shall enjoy treatment no less favourable than that accorded by each Member State to other comparable international organisations.

nen for denne type skatter eller avgifter, eller for å refundere dem.

§ 2 Fritak gis ikke for skatter og avgifter som utgjør en godtgjørelse for utførte tjenester.

§ 3 Varer som er ervervet i samsvar med § 1 kan verken selges, overdras eller nyttes på annen måte enn det som fremgår av vilkårene fastsatt av medlemsstaten som har gitt disse fritak.

Artikkel 4

Fritak for skatter og avgifter

§ 1 Varer som innføres eller utføres av Organisasjonen og som er strengt nødvendige for dens offisielle virksomhet, er fritatt for alle skatter og avgifter som oppkreves ved inn- eller utførsel.

§ 2 Fritak gis ikke etter denne artikkel for varer eller tjenester som innkjøpes og innføres av Organisasjonens ansatte til eget behov.

§ 3 Artikkel 3 § 3 får tilsvarende anvendelse for varer innført i samsvar med § 1.

Artikkel 5

Offisiell virksomhet

Organisasjonens offisielle virksomhet nevnt i denne protokoll er den virksomhet som svarer til de mål som er nærmere fastsatt i overenskomstens artikkel 2.

Artikkel 6

Pengetransaksjoner

Organisasjonen kan motta og besitte alle slags pengemidler, valutaer og verdipapirer. Den kan fritt disponere disse verdiene til all slags bruk fastsatt i overenskomsten og ha konti i enhver valuta i den utstrekning det er nødvendig for å møte sine forpliktelser.

Artikkel 7

Kommunikasjoner

For sine offisielle kommunikasjoner og overføring av alle sine dokumenter skal Organisasjonen få en behandling som ikke er mindre gunstig enn den som hver medlemsstat gir andre, sammenlignbare, internasjonale organisasjoner.

Article 8

Privileges and immunities of representatives of Member States

Representatives of Member States shall, while exercising their functions and during journeys made on official business, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction, even after the termination of their mission, in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a representative of a State, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport;
- b) immunity from arrest and from detention pending trial, save when apprehended flagrante delicto;
- c) immunity from seizure of their personal luggage save when apprehended flagrante delicto;
- d) inviolability for all their official papers and documents;
- e) exemption for themselves and their spouses from all measures restricting entry and from all aliens registration formalities;
- f) the same facilities regarding currency and exchange control as those accorded to representatives of foreign Governments on temporary official missions.

Article 9

Privileges and immunities of members of the staff of the Organisation

The members of the staff of the Organisation shall, while exercising their functions, enjoy the following privileges and immunities on the territory of each Member State:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions and within the limits of their prerogatives; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by a member of the staff of the Organisation, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; the members of the staff shall continue to enjoy such immunity, even after they have left the service of the Organisation;

Artikkel 8

Privilegier og immunitet for statenes representanter

Medlemsstatenes representanter har følgende privilegier og immunitet på hver medlemsstats område under utføringen av sitt arbeid og på tjenestereiser:

- a) immunitet mot rettsforfølgning, også etter at oppdraget er utført, for sine handlinger, herunder hva de har sagt og skrevet under utføringen av sine oppgaver; denne immuniteten gjelder imidlertid ikke ved skade på grunn av ulykke forårsaket av motorkjøretøy eller annet transportmiddel som tilhører eller kjøres av representant for en medlemsstat, eller ved brudd på trafikkreglene med nevnte transportmiddel,
- b) immunitet mot pågrepelse eller varetekt, unntatt hvis de blir tatt på fersk gjerning,
- c) immunitet mot beslag av personlig bagasje, unntatt hvis de blir tatt på fersk gjerning,
- d) ukrenkelighet for alle sine offisielle papirer og dokumenter,
- e) fritak for seg selv og ektefelle for alle tiltak som begrenser innreise og for alle formaliteter for registrering av utlendinger,
- f) samme lettelser når det gjelder valuta- og vekslingsbestemmelser som de som innrømmes utenlandske regjeringers representanter på midlertidig offisielt oppdrag.

Artikkel 9

Privilegier og immunitet for Organisasjonens ansatte

Organisasjonens ansatte har følgende privilegier og immunitet under utføringen av sine oppgaver på en medlemsstats område:

- a) immunitet mot rettsforfølgning for sine handlinger, herunder for hva de har sagt og skrevet under utføringen av sine oppgaver og innen sitt ansvarsområde; denne immunitet gjelder imidlertid ikke ved skade på grunn av ulykke forårsaket av motorkjøretøy eller annet transportmiddel som tilhører eller kjøres av en av Organisasjonens ansatte, eller ved brudd på trafikkreglene med nevnte transportmiddel; de ansatte har fortsatt denne immunitet selv etter at deres tjenesteforhold ved Organisasjonen er opphørt.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) inviolability for all their official papers and documents;
 - c) the same exemptions from measures restricting immigration and governing aliens registration as are normally accorded to members of staff of international organisations; members of their families forming part of their households shall enjoy the same facilities;
 - d) exemption from national income tax, subject to the introduction for the benefit of the Organisation of an internal tax on salaries, wages and other emoluments paid by the Organisation; nevertheless the Member States may take these salaries, wages and emoluments into account for the purpose of assessing the amount of tax to be charged on income from other sources; Member States shall not be obliged to apply this exemption from tax to payments, retirement pensions and survivors pensions paid by the Organisation to its former members of staff or their assigns;
 - e) in respect of exchange control, the same privileges as are normally accorded to staff members of international organisations;
 - f) in a time of international crisis, the same repatriation facilities for themselves and members of their families forming part of their households as are normally accorded to members of the staff of international organisations.
- b) ukrenkelighet for alle sine offisielle papirer og dokumenter,
 - c) de samme fritak fra bestemmelser om begrensning av innvandring og registrering av utlendinger som vanligvis gis ansatte ved internasjonale organisasjoner; familiemedlemmer som inngår i deres husholdning, nyter godt av de samme lettelser,
 - d) fritak fra nasjonal inntektsbeskatning på betingelse av at Organisasjonen innfører en intern beskatning på lønninger og andre godtgjørelser den utbetaler; medlemsstatene kan imidlertid ta hensyn til disse lønningene og godtgjørelsene når de beregner skatt på inntekter fra andre kilder; medlemsstatene har ikke plikt til å gi slikt skattefritak for erstatninger, pensjoner og livrenter som Organisasjonen utbetaler til tidligere ansatte eller til deres rettighetshavere,
 - e) med hensyn til vekslingsbestemmelser, de samme privilegier som vanligvis gis ansatte ved internasjonale organisasjoner,
 - f) ved rapatriering under en internasjonal krise, de samme lettelser for dem og familiemedlemmer som inngår i deres husholdning, som de lettelser som vanligvis gis ansatte i internasjonale organisasjoner.

Article 10

Privileges and immunities of experts

Experts upon whose services the Organisation calls shall, while exercising their functions in relation to, or undertaking missions on behalf of, the Organisation, enjoy the following privileges and immunities to the extent that these are necessary for the exercise of their functions, including during journeys made in the exercise of their functions and in the course of such missions:

- a) immunity from jurisdiction in respect of acts, including words spoken and written, done by them in the exercise of their functions; such immunity shall not apply, however, in the case of loss or damage arising from an accident caused by a motor vehicle or any other means of transport belonging to or driven by an expert, nor in the case of a traffic offence involving such a means of transport; experts shall continue to enjoy such immunity even after they have ceased to exercise their functions in relation to the Organisation;
- b) inviolability for all their official papers and documents;

Artikkel 10

Privilegier og immunitet for sakkyndige

Sakkyndige som Organisasjonen innkaller har, mens de utfører sine oppgaver ved Organisasjonen eller er på oppdrag for Organisasjonen, herunder reiser mens de er slik i tjeneste eller på slikt oppdrag, følgende privilegier og immunitet, i den utstrekning disse er nødvendige for å utføre sine oppgaver:

- a) immunitet mot rettsforfølgning, herunder for hva de har sagt og skrevet under utføringen av sine oppgaver; denne immuniteten gjelder imidlertid ikke ved skade på grunn av ulykke forårsaket av motorkjøretøy eller annet transportmiddel som tilhører eller kjøres av den sakkyndige, eller ved brudd på trafikkreglene med nevnte transportmiddel; de sakkyndige nyter godt av denne immuniteten også etter at deres oppgaver for Organisasjonen er avsluttet,
- b) ukrenkelighet for alle sine papirer og offisielle dokumenter,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- c) the exchange control facilities necessary for the transfer of their remuneration;
- d) the same facilities, in respect of their personal luggage, as are accorded to agents of foreign Governments on temporary official missions.
- c) nødvendige lettelser når det gjelder veksling ved overføring av sine godtgjørelser,
- d) samme lettelser når det gjelder personlig bagasje som for utenlandske regjeringers representanter på midlertidig offisielt oppdrag.

Article 11

Purpose of privileges and immunities accorded

- § 1 The privileges and immunities provided for in this Protocol shall be instituted solely to ensure, in all circumstances, the unimpeded functioning of the Organisation and the complete independence of the persons to whom they are accorded. The competent authorities shall waive any immunity in all cases where retaining it might impede the course of justice and where it can be waived without prejudicing the achievement of the purpose for which it was accorded.
- § 2 The competent authorities for the purposes of § 1 shall be
- a) the Member States, in respect of their representatives;
 - b) the Administrative Committee, in respect of the Secretary General;
 - c) the Secretary General, in respect of other members of the staff of the Organisation and of experts upon whose services the Organisation calls.

Article 12

Prevention of abuse

- § 1 None of the provisions of this Protocol may call into question the right of each Member State to take every necessary precaution in the interests of its public security.
- § 2 The Organisation shall co-operate at all times with the competent authorities of the Member States in order to facilitate the proper administration of justice, to ensure the observance of the laws and prescriptions of the Member States concerned and to prevent any abuse which might arise out of the privileges and immunities provided for in this Protocol.

Article 13

Treatment of own nationals

No Member State shall be obliged to accord the privileges and immunities referred to in this Protocol under

Artikkel 11

Formålet med privilegier og immunitet

- § 1 De privilegier og den immunitet som er fastsatt i denne protokollen, blir utelukkende gitt for å sikre at Organisasjonen under alle forhold kan fungere fritt og at de personer som får slike innrømmelser, har full uavhengighet. De kompetente myndigheter vil oppheve enhver immunitet hvis den kan være til hinder for at rettferdigheten skjer fyldest, og hvis den kan oppheves uten å innvirke på gjennomføringen av målet med innrømmelse av immuniteten.
- § 2 Kompetente myndigheter for formålet i § 1 er:
- a) medlemsstatene, for deres representanter,
 - b) Administrasjonskomiteen, for generalsekretæren,
 - c) generalsekretæren, for de øvrige ansatte i Organisasjonen og for sakkyndige som Organisasjonen innkaller.

Artikkel 12

Forebygging av misbruk

- § 1 Ingen av bestemmelsene i denne protokoll kan virke inn på den rett hver medlemsstat har til å ta alle nødvendige forholdsregler av hensyn til sin offentlige sikkerhet.
- § 2 Organisasjonen samarbeider til enhver tid med de kompetente myndigheter i medlemsstatene for å bidra til god rettspleie, sikre at lover og bestemmelser i vedkommende medlemsstat overholdes og for å hindre ethvert misbruk som vil kunne følge av de privilegier og den immunitet som er fastsatt i denne protokoll.

Artikkel 13

Behandling av egne statsborgere

Ingen medlemsstat har plikt til å gi de privilegier og den immunitet som er nevnt:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

a) Article 8, excluding letter d),
b) Article 9, excluding letters a), b) and d),
c) Article 10, excluding letters a) and b),
to its own nationals or to persons who have their permanent residence in that State.

a) i artikkel 8, unntatt bokstav d),
b) i artikkel 9, unntatt bokstav a), b) og d),
c) i artikkel 10, unntatt bokstav a) og b)
til sine egne statsborgere eller personer som har fast bopel i denne stat.

Article 14

Complementary agreements

The Organisation may conclude with one or more Member States complementary agreements to give effect to this Protocol as regards such Member State or Member States, and other agreements to ensure the proper functioning of the Organisation.

Artikkel 14

Tilleggsavtaler

Organisasjonen kan inngå tilleggsavtaler med én eller flere medlemsstater for å gjennomføre denne protokoll i vedkommende medlemsstat eller medlemsstater, samt andre avtaler for å sikre at Organisasjonen fungerer etter sin hensikt.

Uniform Rules concerning the Contract of International Carriage of Passengers by Rail (CIV – Appendix A to the Convention)

Title I General Provisions

Article 1

Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of passengers by rail for reward or free of charge, when the place of departure and the place of destination are situated in two different Member States, irrespective of the domicile or the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the lists of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 4 These Uniform Rules shall also apply, as far as the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers is concerned, to persons accompanying a consignment whose carriage is effected in accordance with the CIM Uniform Rules.
- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of passengers by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on a part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av reisende på jernbanene (CIV – Bilag A til overenskomsten)

Del I Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Virkeområde

- § 1 De enhetlige rettsregler gjelder for all betalt og gratis transport av reisende på jernbanen når avreise- og bestemmelsessted befinner seg i to forskjellige medlemsstater. Dette gjelder uansett hvor partene i transportavtalen måtte ha sin bopel eller sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha.
- § 2 Når en internasjonal transport som er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til den grenseoverskridende trafikken på jernbanen, innbefatter transport over vei eller over innenlands vannvei i en medlemsstat, finner De enhetlige rettsregler anvendelse.
- § 3 Når en internasjonal transport som er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til transport på jernbane, innbefatter transport over sjø eller en grenseoverskridende transport over innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten over innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i listen over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten.
- § 4 De enhetlige rettsregler gjelder likeledes, for så vidt angår jernbanens ansvar for reisendes død og skade, personer som ledsager en sending som transporteres i samsvar med De enhetlige rettsregler CIM.
- § 5 De enhetlige rettsregler gjelder ikke transporter mellom stasjoner i to nabostater hvis de linjer transporten foregår på mellom stasjonene opereres av en eller flere infrastrukturforvaltere fra én og samme stat.
- § 6 Enhver stat som er part i en overenskomst om direkte internasjonal transport av reisende på jernbanen og som er av tilnærmet lik karakter som De enhetlige rettsregler kan, når den søker om å få tiltre overenskomsten, erklære at De enhetlige rettsregler bare skal komme til anvendelse for transporter som foregår på en del av den jernbaneinfrastrukturen som finnes på statens område. Denne delen av jernbaneinfrastrukturen skal være nøyaktig definert og skal være tilknyttet jernbaneinfrastrukturen til en medlemsstat. Når en stat har avgitt en slik erklæring, gjelder De enhetlige rettsregler bare hvis:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- a) that the place of departure or of destination, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

Article 2

Declaration concerning liability in case of death of, or personal injury to, passengers

§ 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to passengers involved in accidents occurring on its territory the whole of the provisions concerning the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers, when such passengers are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.

§ 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules, the term

- a) «carrier» means the contractual carrier with whom the passenger has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a successive carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) «substitute carrier» means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the passenger, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) «General Conditions of Carriage» means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the

- a) avreise- eller bestemmelsesstedet samt den reiseruten som er beskrevet i billetten ligger på den angitte infrastruktur eller

- b) den angitte infrastruktur knytter sammen infrastrukturen i to medlemsland og er angitt i billetten som reiserute for en transittransport.

§ 7 Enhver stat som har avgitt erklæring i samsvar med § 6, kan når som helst avstå fra erklæringen ved å varsle depositaren. Avkall på erklæringen får virkning en måned etter at depositaren har underrettet medlemsstatene. Erklæringen blir ugyldig når overenskomsten omtalt under § 6, første setning, opphører å gjelde for denne staten.

Artikkel 2

Erklæring om ansvar ved reisendes død og skade

§ 1 Enhver stat kan når som helst erklære at ikke alle bestemmelser om transportørens ansvar for reisendes død og skade ved ulykker på dens område, får anvendelse for reisende som er borgere av eller har sin vanlige bopel i denne stat.

§ 2 Enhver stat som har avgitt erklæring i samsvar med § 1, kan når som helst avstå fra erklæringen ved å varsle til depositaren. Avkall på erklæringen får virkning en måned etter at depositaren har underrettet medlemsstatene.

Artikkel 3

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler, menes med:

- a) «transportør»: den avtalefestede transportøren som den reisende har inngått transportavtalen med i kraft av De enhetlige rettsregler, eller en etterfølgende transportør, som er ansvarlig med hjemmel i denne avtalen;
- b) «stedfortredende transportør»: en transportør som ikke har inngått noen transportavtale med den reisende, men som transportøren under bokstav a) helt eller delvis har gitt i oppdrag å utføre jernbanetransporten;
- c) «Alminnelige transportvilkår»: transportørens vilkår i form av alminnelige vilkår eller tariffen som er gyldige i.h.t. loven i den enkelte medlemsstat og som, gjennom inngå-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;

- d) «vehicle» means a motor vehicle or a trailer carried on the occasion of the carriage of passengers.

elsen av transportavtalen, er blitt uløselig knyttet til denne;

- d) «kjøretøy»: et motorkjøretøy eller en tilhenger som transporteres i tilknytning til en transport av reisende.

Article 4

Derogations

§ 1 The Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.

§ 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.

§ 3 Subject to other provisions of public international law, two or more Member States may set between themselves conditions under which carriers are subject to the obligation to carry passengers, luggage, animals and vehicles in traffic between those States.

§ 4 Agreements referred to in §§ 1 to 3 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall notify the Member States and interested undertakings of this.

Article 5

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6

Contract of carriage

§ 1 By the contract of carriage the carrier shall undertake to carry the passenger as well as, where

Artikkel 4

Avvik

§ 1 Medlemsstatene kan inngå avtaler som innebærer at De enhetlige rettsregler fravikes utelukkende for transporter som utføres mellom to stasjoner som ligger på hver sin side av grensen, når det ikke er andre stasjoner mellom dem.

§ 2 Ved transporter mellom to medlemsstater som går i transitt via en ikke-medlemsstat, kan de berørte statene inngå avtaler som fraviker De enhetlige rettsregler.

§ 3 Med forbehold om andre bestemmelser i folkeretten, kan to eller flere medlemsstater fastsette seg imellom hvilke vilkår som skal gjelde for transportørenes plikt til å transportere reisende, reisegods, dyr og kjøretøyer i trafikk mellom disse statene.

§ 4 De avtaler som er nevnt i §§ 1 til 3 samt deres iverksettelse skal meddeles den Mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk. Organisasjonens generalsekretær underretter medlemsstatene og de berørte foretak.

Artikkel 5

Bindende rett

Med mindre annet er bestemt i De enhetlige rettsregler, er enhver bestemmelse som direkte eller indirekte avviker fra De enhetlige rettsregler, ugyldig og uten virkning. Ugyldigheten av slike bestemmelser medfører ikke at de øvrige bestemmelsene i transportavtalen blir ugyldige. Uten hensyn til dette kan en transportør påta seg ansvar og forpliktelser som går ut over det som er fastsatt i De enhetlige rettsregler.

Del II Inngåelse og gjennomføring av transportavtalen

Artikkel 6

Transportavtale

§ 1 Gjennom transportavtalen forplikter transportøren seg til å transportere den reisende og even-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

appropriate, luggage and vehicles to the place of destination and to deliver the luggage and vehicles at the place of destination.

- § 2 The contract of carriage must be confirmed by one or more tickets issued to the passenger. However, subject to Article 9 the absence, irregularity or loss of the ticket shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The ticket shall be prima facie evidence of the conclusion and the contents of the contract of carriage.

Article 7

Ticket

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of tickets as well as the language and characters in which they are to be printed and made out.
- § 2 The following, at least, must be entered on the ticket :
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the conclusion and contents of the contract of carriage and enabling the passenger to assert the rights resulting from this contract.
- § 3 The passenger must ensure, on receipt of the ticket, that it has been made out in accordance with his instructions.
- § 4 The ticket shall be transferable if it has not been made out in the passenger's name and if the journey has not begun.
- § 5 The ticket may be established in the form of electronic data registration, which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the ticket represented by those data.

Article 8

Payment and refund of the carriage charge

- § 1 Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the carriage charge shall be payable in advance.

tuelt, reisegods og kjøretøyer til bestemmelsesstedet og å utlevere reisegods og kjøretøyer på bestemmelsesstedet.

- § 2 Transportavtalen skal fastslås ved at den reisende får utlevert en eller flere billetter. Med forbehold om artikkel 9, påvirkes avtalens eksistens eller gyldighet verken av fravær eller tap av eller uregelmessigheter ved billetten, idet avtalen forblir underlagt De enhetlige rettsregler.
- § 3 Inntil det motsatte er bevist, har billetten gyldighet som bevis for inngåelsen av og innholdet i transportavtalen.

Artikkel 7

Billett

- § 1 De alminnelige transportvilkårene bestemmer billettens form og innhold samt språk og bokstavtype som den skal trykkes på og utfylles med.
- § 2 Billetten skal minst inneholde:
- a) transportør eller transportører;
 - b) en angivelse av at transporten, uten hensyn til motstridende bestemmelser, er underlagt De enhetlige rettsregler; det kan være i form av forkortelsen CIV;
 - c) enhver annen angivelse som måtte være nødvendig for å bevise transportavtalens inngåelse og innhold og som setter den reisende i stand til å påberope seg de rettigheter avtalen gir.
- § 3 Den reisende må ved mottak av billetten forsikre seg om at den er utfylt i samsvar med angitte intensjoner.
- § 4 Billetten kan overdras hvis den ikke er utstedt på navn og hvis reisen ikke har startet.
- § 5 Billetten kan utstedes i form av elektronisk dataregistrering, som kan omsettes til tegn med leselig skrift. De metoder som anvendes for dataregistrering og -behandling skal være likeverdige ut fra et funksjonelt synspunkt, særlig hva angår beviskraften til den billetten som slike data representerer.

Artikkel 8

Betaling og tilbakebetaling av billettprisen

- § 1 Med mindre annet er avtalt mellom den reisende og transportøren, skal billettprisen betales på forskudd.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 2 The General Conditions of Carriage shall determine under what conditions a refund of the carriage charge shall be made.

Article 9

Right to be carried. Exclusion from carriage

§ 1 The passenger must, from the start of his journey, be in possession of a valid ticket and produce it on the inspection of tickets. The General Conditions of Carriage may provide

- a) that a passenger who does not produce a valid ticket must pay, in addition to the carriage charge, a surcharge;
- b) that a passenger who refuses to pay the carriage charge or the surcharge upon demand may be required to discontinue his journey;
- c) if and under what conditions a refund of the surcharge shall be made.

§ 2 The General Conditions of Carriage may provide that passengers who

- a) present a danger for safety and the good functioning of the operations or for the safety of other passengers,
- b) inconvenience other passengers in an intolerable manner,

shall be excluded from carriage or may be required to discontinue their journey and that such persons shall not be entitled to a refund of their carriage charge or of any charge for the carriage of registered luggage they may have paid.

Article 10

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authorities.

Article 11

Cancellation and late running of trains. Missed connections

The carrier must, where necessary, certify on the ticket that the train has been cancelled or the connection missed.

§ 2 De alminnelige transportvilkår bestemmer på hvilke betingelser billettprisen tilbakebetales.

Artikkel 9

Rett til transport. Utelukkelse fra transport

§ 1 Fra reisen begynner, skal den reisende inneha gyldig billett, som skal fremvises ved billettkontroll. De alminnelige transportvilkår kan bestemme:

- a) at reisende som ikke kan vise gyldig billett, foruten billettprisen, også skal betale et tillegg;
- b) at reisende som nekter å betale billettprisen eller tillegget på stedet, kan utelukkes fra transport;
- c) hvorvidt og på hvilke betingelser tillegget kan tilbakebetales.

§ 2 De alminnelige transportvilkår kan bestemme at reisende kan utelukkes fra transport eller utelukkes fra transport underveis:

- a) når de utgjør en fare for sikkerheten og driften eller for andre reisendes sikkerhet,
- b) når de er til utilbørlig sjenanse for andre reisende,

og at de i så fall ikke kan kreve tilbakebetaling verken for billettprisen eller for reisegodsfrakten.

Artikkel 10

Oppfyllelse av myndigheters krav

Den reisende skal oppfylle de formaliteter toll- eller andre administrative myndigheter har fastsatt.

Artikkel 11

Innstilling og forsinkelse av tog. Tapte korrespondanse

Transportøren skal i et slikt tilfelle forsyne billetten med en attestasjon om toginnstillingen eller den tapte korrespondansen.

Title III Carriage of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Chapter I Common Provisions

Article 12

Acceptable articles and animals

- § 1 The passenger may take with him articles which can be handled easily (hand luggage) and also live animals in accordance with the General Conditions of Carriage. Moreover, the passenger may take with him cumbersome articles in accordance with the special provisions, contained in the General Conditions of Carriage. Articles and animals likely to annoy or inconvenience passengers or cause damage shall not be allowed as hand luggage.
- § 2 The passenger may consign articles and animals as registered luggage in accordance with the General Conditions of Carriage.
- § 3 The carrier may allow the carriage of vehicles on the occasion of the carriage of passengers in accordance with special provisions, contained in the General Conditions of Carriage.
- § 4 The carriage of dangerous goods as hand luggage, registered luggage as well as in or on vehicles which, in accordance with this Title are carried by rail, must comply with the Regulation concerning the Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID).

Article 13

Examination

- § 1 When there is good reason to suspect a failure to observe the conditions of carriage, the carrier shall have the right to examine whether the articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) and animals carried comply with the conditions of carriage, unless the laws and prescriptions of the State in which the examination would take place prohibit such examination. The passenger must be invited to attend the examination. If he does not appear or cannot be reached, the carrier must require the presence of two independent witnesses.
- § 2 If it is established that the conditions of carriage have not been respected, the carrier can require the passenger to pay the costs arising from the examination.

Article 14

Completion of administrative formalities

The passenger must comply with the formalities required by customs or other administrative authori-

Del III Transport av håndbagasje, dyr, reisegods og kjøretøyer

Kapittel I Fellesbestemmelser

Artikkel 12

Gjenstander og dyr som er tillatt

- § 1 Den reisende kan ta med seg gjenstander som er lette å bære (håndbagasje) samt levende dyr, i samsvar med De alminnelige transportvilkår. Videre kan den reisende ta med seg omfangsrike gjenstander i samsvar med de særlige bestemmelser som er inntatt i De alminnelige transportvilkår. Gjenstander eller dyr som kan sjenere de reisende eller forårsake skade, er ikke tillatt.
- § 2 Den reisende kan sende gjenstander og dyr som reisegods i samsvar med De alminnelige transportvilkår.
- § 3 Transportøren kan godta transport av kjøretøyer i tilknytning til transport av reisende i samsvar med de særlige bestemmelser som er inntatt i De alminnelige transportvilkår.
- § 4 Transport av farlig gods som håndbagasje, reisegods samt på eller i de kjøretøyer som transporteres med jernbane i samsvar med denne del, skal skje i samsvar med Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID).

Artikkel 13

Kontroll

- § 1 Ved begrunnet mistanke om overtredelse av transportvilkårene, har transportøren rett til å kontrollere om de transporterte gjenstander (håndbagasje, reisegods, kjøretøyer, herunder deres last) og dyr oppfyller transportvilkårene når lover og bestemmelser i den staten hvor kontrollen foretas, ikke forbyr det. Den reisende skal innbys til å være tilstede under kontrollen. Hvis den reisende ikke innfinder seg eller ikke kan nås, skal transportøren innkalle to uavhengige vitner.
- § 2 Når det er fastslått at transportvilkårene ikke er overholdt, kan transportøren kreve at den reisende betaler kostnadene ved kontrollen.

Artikkel 14

Oppfyllelse av myndigheters krav

Den reisende skal under transporten oppfylle de formaliteter toll- eller andre administrative myndig-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ties when, on being carried, he has articles (hand luggage, registered luggage, vehicles including their loading) or animals carried. He shall be present at the inspection of these articles save where otherwise provided by the laws and prescriptions of each State.

Chapter II Hand Luggage and Animals

Article 15

Supervision

It shall be the passengers responsibility to supervise the hand luggage and animals that he takes with him.

Chapter III Registered Luggage

Article 16

Consignment of registered luggage

- § 1 The contractual obligations relating to the forwarding of registered luggage must be established by a luggage registration voucher issued to the passenger.
- § 2 Subject to Article 22 the absence, irregularity or loss of the luggage registration voucher shall not affect the existence or the validity of the agreements concerning the forwarding of the registered luggage, which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The luggage registration voucher shall be prima facie evidence of the registration of the luggage and the conditions of its carriage.
- § 4 Subject to evidence to the contrary, it shall be presumed that when the carrier took over the registered luggage it was apparently in a good condition, and that the number and the mass of the items of luggage corresponded to the entries on the luggage registration voucher.

Article 17

Luggage registration voucher

- § 1 The General Conditions of Carriage shall determine the form and content of the luggage registration voucher as well as the language and characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply mutatis mutandis.
- § 2 The following, at least, must be entered on the luggage registration voucher :
 - a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the for-

heter har fastsatt for transport av gjenstander (håndbagasje, reisegods, kjøretøyer, herunder deres last) og dyr. Han skal være tilstede når disse gjenstandene kontrolleres, med mindre det er gitt unntak i den enkelte stats lover og bestemmelser.

Kapittel II Håndbagasje og dyr

Artikkel 15

Tilsyn

Den reisende skal føre tilsyn med håndbagasje og dyr som tas med.

Kapittel III Reisegods

Artikkel 16

Avsendelse av reisegods

- § 1 De avtalefestede forpliktelser som gjelder ved transport av reisegods, skal fastslås i en reisegodskvittering som utleveres til den reisende.
- § 2 Med forbehold om artikkel 22, påvirker verken fravær eller tap av eller uregelmessigheter ved reisegodskvitteringen eksistensen eller gyldigheten til de avtaler som er inngått om transport av reisegods, som forblir underlagt De enhetlige rettsregler.
- § 3 Reisegodskvitteringen gjelder som bevis for at reisegodset er registrert og for transportvilkårene.
- § 4 Inntil det motsatte er bevist, formodes det at reisegodset er i tilsynelatende god stand når transportøren overtar det for transport og at antall kolli og kollienes vekt er i samsvar med de opplysninger som er gitt i reisegodskvitteringen.

Artikkel 17

Reisegodskvittering

- § 1 De alminnelige transportvilkår bestemmer formen på og innholdet av reisegodskvitteringen, samt språk og bokstavtyper den skal trykkes på og utfylles med. Artikkel 7 § 5 gjelder analogt.
- § 2 Reisegodskvitteringen skal minst inneholde:
 - a) transportør eller transportører;
 - b) en angivelse av at transporten, uten hensyn til motstridende bestemmelser, er underlagt De enhetlige rettsregler; det kan være i form av forkortelsen CIV;
 - c) enhver annen angivelse som er nødvendig for å bevise hvilke avtalefestede forpliktel-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

warding of the registered luggage and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.

§ 3 The passenger must ensure, on receipt of the luggage registration voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 18

Registration and carriage

§ 1 Save where the General Conditions of Carriage otherwise provide, luggage shall be registered only on production of a ticket valid at least as far as the destination of the luggage. In other respects the registration of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of consignment.

§ 2 When the General Conditions of Carriage provide that luggage may be accepted for carriage without production of a ticket, the provisions of these Uniform Rules determining the rights and obligations of the passenger in respect of his registered luggage shall apply mutatis mutandis to the consignor of registered luggage.

§ 3 The carrier can forward the registered luggage by another train or by another mode of transport and by a different route from that taken by the passenger.

Article 19

Payment of charges for the carriage of registered luggage

Subject to a contrary agreement between the passenger and the carrier, the charge for the carriage of registered luggage shall be payable on registration.

Article 20

Marking of registered luggage

The passenger must indicate on each item of registered luggage in a clearly visible place, in a sufficiently durable and legible manner :

- a) his name and address,
- b) the place of destination.

Article 21

Right to dispose of registered luggage

§ 1 If circumstances permit and if customs requirements or the requirements of other administrative authorities are not thereby contravened,

ser som gjelder for transporten av reisegodset og som setter den reisende i stand til å påberope seg de rettigheter avtalen gir ham.

§ 3 Når den reisende mottar reisegodskvitteringen, skal han forvise seg om at den er utfyllt slik han har forlangt.

Artikkel 18

Registrering og transport

§ 1 Hvis De alminnelige transportvilkår ikke fastsetter unntak, registreres reisegods bare når det vises gyldig billett minst til reisegodsets bestemmelsessted. For øvrig foretas registreringen i henhold til de forskrifter som gjelder på avsendelsesstedet.

§ 2 Når De alminnelige reisevilkår fastsetter at reisegods kan transporteres uten at billett vises, gjelder bestemmelsene i De enhetlige rettsregler om den reisendes rettigheter og plikter med hensyn til reisegodset tilsvarende for sender av slikt reisegods.

§ 3 Transportøren kan sende reisegodset med et annet tog eller et annet transportmiddel og over en annen strekning enn den som den reisende nytter.

Artikkel 19

Betaling av reisegodsfrakten

Med mindre annet er avtalt mellom den reisende og transportøren, skal reisegodsfrakten betales ved registreringen.

Artikkel 20

Merking av reisegodset

Den reisende skal på lett synlig sted merke hvert reisegodskolli slik at det er holdbart og tydelig, med:

- a) navn og adresse,
- b) bestemmelsessted.

Artikkel 21

Rett til å disponere over reisegodset

§ 1 Hvis omstendighetene tillater det og toll- eller andre administrative myndigheters bestemmelser ikke forbyr det, kan den reisende kreve å få

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

the passenger can request luggage to be handed back at the place of consignment on surrender of the luggage registration voucher and, if the General Conditions of Carriage so require, on production of the ticket.

- § 2 The General Conditions of Carriage may contain other provisions concerning the right to dispose of registered luggage, in particular modifications of the place of destination and the possible financial consequences to be borne by the passenger.

Article 22

Delivery

- § 1 Registered luggage shall be delivered on surrender of the luggage registration voucher and, where appropriate, on payment of the amounts chargeable against the consignment. The carrier shall be entitled, but not obliged, to examine whether the holder of the voucher is entitled to take delivery.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the holder of the luggage registration voucher if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination:
- a) the luggage has been handed over to the customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carriers supervision;
 - b) live animals have been handed over to third parties.
- § 3 The holder of the luggage registration voucher may require delivery of the luggage at the place of destination as soon as the agreed time and, where appropriate, the time necessary for the operations carried out by customs or other administrative authorities, has elapsed.
- § 4 Failing surrender of the luggage registration voucher, the carrier shall only be obliged to deliver the luggage to the person proving his right thereto; if the proof offered appears insufficient, the carrier may require security to be given.
- § 5 Luggage shall be delivered at the place of destination for which it has been registered.
- § 6 The holder of a luggage registration voucher whose luggage has not been delivered may require the day and time to be endorsed on the voucher when he requested delivery in accordance with § 3.
- § 7 The person entitled may refuse to accept the luggage if the carrier does not comply with his request to carry out an examination of the registered luggage in order to establish alleged damage.

utlevert reisegodset på avsendelsesstedet mot å levere tilbake reisegodskvitteringen og å vise billetten, når det er fastsatt i De alminnelige transportvilkårene.

- § 2 De alminnelige transportvilkår kan fastsette andre bestemmelser når det gjelder retten til å disponere over reisegodset, særlig endringer av bestemmelsessted og eventuelle økonomiske konsekvenser som skal bæres av den reisende.

Artikkel 22

Utlevering

- § 1 Reisegodset utleveres mot tilbakelevering av reisegodskvitteringen og mot betaling av eventuelle kostnader som er belastet sendingen. Transportøren har rett, men ikke plikt, til å kontrollere om innehaveren av reisegodskvitteringen har rett til å motta godset.
- § 2 Likestillet med utlevering av reisegodset til innehaveren av reisegodskvitteringen, når dette foregår etter bestemmelsene som gjelder på bestemmelsesstedet, er:
- a) levering av reisegodset til toll- eller avgiftsmyndigheter i deres ekspedisjonslokaler eller lager, når disse ikke står under transportørens oppsyn;
 - b) levering av levende dyr til forvaring hos en tredjemann.
- § 3 Innehaveren av reisegodskvitteringen kan kreve reisegodset utlevert på bestemmelsesstedet så snart den avtalte tiden er gått og eventuelt at den nødvendige tiden er gått for å få oppfylt de krav som tollvesenet eller andre myndigheter forlanger.
- § 4 Hvis reisegodskvitteringen ikke leveres, plikter transportøren å utlevere reisegodset bare til den som kan bevise sin rett; hvis beviset anses utilstrekkelig, kan transportøren forlange at det stilles sikkerhet.
- § 5 Reisegodset utleveres på det angitte bestemmelsesstedet det er registrert til.
- § 6 Hvis innehaveren av reisegodskvitteringen ikke får reisegodset utlevert i samsvar med § 3, kan han forlange at kvitteringen påføres en bevitnelse om hvilken dag og hvilket klokkeslett han forlangte det utlevert.
- § 7 Den berettigede kan nekte å ta imot reisegodset hvis transportøren ikke etterkommer hans anmodning om å undersøke reisegodset for å konstatere en påstått skade.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 8 In all other respects delivery of luggage shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.

Chapter IV Vehicles

Article 23

Conditions of carriage

The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall specify in particular the conditions governing acceptance for carriage, registration, loading and carriage, unloading and delivery as well as the obligations of the passenger.

Article 24

Carriage voucher

- § 1 The contractual obligations relating to the carriage of vehicles must be established by a carriage voucher issued to the passenger. The carriage voucher may be integrated into the passenger's ticket.
- § 2 The special provisions governing the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, shall determine the form and content of the carriage voucher as well as the language and the characters in which it is to be printed and made out. Article 7 § 5 shall apply *mutatis mutandis*.
- § 3 The following, at least, must be entered on the carriage voucher :
- a) the carrier or carriers;
 - b) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules; this may be indicated by the acronym CIV;
 - c) any other statement necessary to prove the contractual obligations relating to the carriage of vehicles and enabling the passenger to assert the rights resulting from the contract of carriage.
- § 4 The passenger must ensure, on receipt of the carriage voucher, that it has been made out in accordance with his instructions.

Article 25

Applicable law

Subject to the provisions of this Chapter, the provisions of Chapter III relating to the carriage of luggage shall apply to vehicles.

§ 8 For øvrig foregår utleveringen av reisegods i samsvar med de bestemmelser som gjelder på bestemmelsesstedet.

Kapittel IV Kjøretøyer

Artikkel 23

Transportvilkår

De særlige bestemmelser for transport av kjøretøyer som er inntatt i De alminnelige transportvilkår, bestemmer vilkårene for hva som tillates sendt, for registrering, lasting og transport, lossing og utlevering samt den reisendes plikter.

Artikkel 24

Transportbevis

- § 1 De avtalefestede forpliktelser som gjelder ved transport av kjøretøyer skal fastslås i et transportbevis som utleveres til den reisende. Transportbeviset kan inngå som en del av den reisendes billett.
- § 2 De særlige bestemmelser for transport av kjøretøyer som er inntatt i De alminnelige transportvilkår bestemmer formen på og innholdet av transportbeviset, samt språk og bokstavtyper det skal trykkes på og utfylles med. Artikkel 7 § 5 gjelder analogt.
- § 3 Transportbeviset skal minst inneholde:
- a) transportør eller transportører;
 - b) en angivelse av at transporten, uten hensyn til motstridende bestemmelser, er underlagt De enhetlige rettsregler; det kan være i form av forkortelsen CIV;
 - c) enhver annen angivelse som er nødvendig for å bevise de avtalefestede forpliktelsene som gjelder ved transport av kjøretøyer og som setter den reisende i stand til å påberope seg de rettigheter avtalen gir ham.
- § 4 Når den reisende mottar transportbeviset, skal han forvisse seg om at det er utfyllt slik han har forlangt.

Artikkel 25

Supplerende bestemmelser

Med forbehold for bestemmelsene i dette kapittel, kommer bestemmelsene i kapittel III om transport av reisegods til anvendelse på kjøretøyer.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Title IV Liability of the Carrier

Chapter I Liability in case of Death of, or Personal Injury to, Passengers

Article 26

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the death of, personal injuries to, or any other physical or mental harm to, a passenger, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from railway vehicles whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability
- a) if the accident has been caused by circumstances not connected with the operation of the railway and which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
 - b) to the extent that the accident is due to the fault of the passenger;
 - c) if the accident is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.
- § 3 If the accident is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of his liability in accordance with § 2, letter c), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse which the carrier may have against the third party.
- § 4 These Uniform Rules shall not affect any liability which may be incurred by the carrier in cases not provided for in § 1.
- § 5 If carriage governed by a single contract of carriage is performed by successive carriers, the carrier bound pursuant to the contract of carriage to provide the service of carriage in the course of which the accident happened shall be liable in case of death of, and personal injuries to, passengers. When this service has not been provided by the carrier, but by a substitute carrier, the two carriers shall be jointly and severally liable in accordance with these Uniform Rules.

Del IV Transportørens ansvar

Kapittel I Ansvar for reisendes død og skade

Artikkel 26

Ansvarsgrunnlag

- § 1 Transportøren er ansvarlig for tap som følge av død, personskader eller enhver annen skade på den reisendes fysiske eller mentale helsetilstand som skyldes en ulykke i forbindelse med jernbanedriften og som inntreffer mens den reisende oppholder seg i jernbanevognene, ved på- eller avstigning, uansett hva slags jernbaneinfrastruktur som nyttes.
- § 2 Transportøren er fritatt for dette ansvar:
- a) hvis ulykken er forårsaket av omstendigheter utenfor jernbanedriften som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, er utvist;
 - b) i den utstrekning ulykken skyldes feil fra den reisendes side;
 - c) hvis ulykken skyldes en tredjemanns atferd som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, er utvist; et annet foretak som nytter den samme jernbaneinfrastrukturen anses ikke som en tredjemann; regressretten berøres ikke.
- § 3 Hvis ulykken skyldes en tredjemanns atferd og transportøren allikevel ikke fritas fullstendig for ansvar i samsvar med § 2 bokstav c), svarer han for det hele innenfor de begrensninger som De enhetlige rettsregler setter, uten at dette berører hans mulighet til å eventuelt søke regress mot tredjemann.
- § 4 De enhetlige rettsregler berører ikke det ansvar som kan påhvile transportøren i de tilfeller som ikke er fastsatt i § 1.
- § 5 Når en transport som er gjenstand for en enkelt transportavtale utføres av flere etterfølgende transportører, påhviler ansvaret for reisendes død og skade den transportør som etter transportavtalen skulle yte transporttjenesten på den strekningen hvor ulykken inntraff. Når denne tjenesten ikke blir utført av transportøren, men av en stedfortredende transportør, står begge transportørene solidarisk ansvarlig, i samsvar med De enhetlige rettsregler.

Article 27

Damages in case of death

- § 1 In case of death of the passenger the damages shall comprise :
- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
 - b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 28.
- § 2 If, through the death of the passenger, persons whom he had, or would have had, a legal duty to maintain are deprived of their support, such persons shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages of persons whom the passenger was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 28

Damages in case of personal injury

- In case of personal injury or any other physical or mental harm to the passenger the damages shall comprise :
- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
 - b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 29

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for bodily harm other than that for which there is provision in Articles 27 and 28.

Article 30

Form and amount of damages in case of death and personal injury

- § 1 The damages under Article 27 § 2 and Article 28, letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits payment of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured passenger or by the persons entitled referred to in Article 27 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per pas-

Artikkel 27

Skadeserstatning ved død

- § 1 Ved reisendes død omfatter skadeserstatningen:
- a) nødvendige kostnader som er en følge av dødsfallet, særlig til transport av den døde og til begravelse;
 - b) hvis døden ikke er inntrådt straks, skadeserstatning som fastsatt i artikkel 28.
- § 2 Er personer som den reisende etter lov var eller ville ha blitt underholdspliktig for i fremtiden, blitt berøvet underhold ved reisendes død, ytes erstatning også for dette tap. Erstatningskrav fra personer som den reisende har påtatt seg underholdsplikt for uten å være tvunget etter loven, avgjøres etter nasjonal rett.

Artikkel 28

Skadeserstatning ved personskade

- Blir en reisende såret eller på annen måte fysisk eller mentalt skadet, omfatter skadeserstatningen:
- a) nødvendige kostnader, særlig til behandling og transport;
 - b) erstatning for tap forårsaket ved hel eller delvis arbeidsuførhet eller ved økte behov.

Artikkel 29

Skadeserstatning for annen fysisk overlast

Nasjonal rett bestemmer om og i hvilken utstrekning transportøren skal yte skadeserstatning for annen overlast enn fastsatt i artiklene 27 og 28.

Artikkel 30

Form og beløp på skadeserstatning ved død og skade

- § 1 Skadeserstatning fastsatt i artikkel 27 § 2 og i artikkel 28 bokstav b) skal ytes i form av et kapitalbeløp. Tillater imidlertid nasjonal rett bevilgning av en livrente, skal skadeserstatning ytes i denne form når den skadde reisende eller de berettigede personer nevnt i artikkel 27 § 2, krever det.
- § 2 Det erstatningsbeløp som skal ytes i henhold til § 1, fastsettes etter nasjonal rett. For anvendelsen av De enhetlige rettsregler er det imidlertid fastsatt et maksimumsbeløp på 175 000 regne-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

senger shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annual annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

enheter som kapitalbeløp eller som årlig livrente tilsvarende dette kapitalbeløpet for hver reisende, i tilfelle nasjonal rett fastsetter et lavere maksimumsbeløp.

Article 31

Other modes of transport

- § 1 Subject to § 2, the provisions relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall not apply to loss or damage arising in the course of carriage which, in accordance with the contract of carriage, was not carriage by rail.
- § 2 However, where railway vehicles are carried by ferry, the provisions relating to liability in case of death of, or personal injury to, passengers shall apply to loss or damage referred to in Article 26 § 1 and Article 33 § 1, caused by an accident arising out of the operation of the railway and happening while the passenger is in, entering or alighting from the said vehicles.
- § 3 When, because of exceptional circumstances, the operation of the railway is temporarily suspended and the passengers are carried by another mode of transport, the carrier shall be liable pursuant to these Uniform Rules.

Chapter II Liability in case of Failure to Keep to the Timetable

Article 32

Liability in case of cancellation, late running of trains or missed connections

- § 1 The carrier shall be liable to the passenger for loss or damage resulting from the fact that, by reason of cancellation, the late running of a train or a missed connection, his journey cannot be continued the same day, or that a continuation of the journey the same day could not reasonably be required because of given circumstances. The damages shall comprise the reasonable costs of accommodation as well as the reasonable costs occasioned by having to notify persons expecting the passenger.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability, when the cancellation, late running or missed connection is attributable to one of the following causes :
- circumstances not connected with the operation of the railway which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent,

Artikkel 31

Andre transportmidler

- § 1 Med forbehold for § 2, gjelder bestemmelsene om ansvar for reisendes død og skade ikke for tap som oppstår under transport som etter transportavtalen ikke er jernbanetransport.
- § 2 Blir imidlertid jernbanevogner transportert på ferge, gjelder bestemmelsene om ansvar ved reisendes død og skade i artikkel 26 § 1 og i artikkel 33 § 1 for tap forårsaket ved en ulykke i forbindelse med jernbanedriften mens den reisende oppholder seg i nevnte vogner og ved på- eller avstigning.
- § 3 Når jernbanedriften av ekstraordinære omstendigheter må avbrytes midlertidig og de reisende må transporteres med et annet transportmiddel, er transportøren ansvarlig i medhold av De enhetlige rettsregler.

Kapittel II Ansvar ved manglende overholdelse av rutetabellen

Artikkel 32

Ansvar ved innstilling, forsinkelse eller tapt korrespondanse

- § 1 Transportøren er ansvarlig overfor den reisende for det tap han måtte bli påført som følge av innstilling, forsinkelse eller tapt korrespondanse, dersom reisen ikke kan fortsette samme dag eller ikke med rimelighet kan kreves fortsatt samme dag på grunn av de foreliggende omstendigheter. Skadeserstatningen omfatter rimelige kostnader til overnatting og til varslings av personer som venter på den reisende.
- § 2 Transportøren er fritatt for dette ansvaret når innstillingen, forsinkelsen eller den tapte korrespondansen er forårsaket av en av følgende forhold:
- omstendigheter som ligger utenfor driften og som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, er utvist,

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) fault on the part of the passenger or
- c) the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent; another undertaking using the same railway infrastructure shall not be considered as a third party; the right of recourse shall not be affected.

§ 3 National law shall determine whether and to what extent the carrier must pay damages for harm other than that provided for in § 1. This provision shall be without prejudice to Article 44.

Chapter III Liability in respect of Hand Luggage, Animals, Registered Luggage and Vehicles

Section 1 Hand luggage and animals

Article 33

Liability

§ 1 In case of death of, or personal injury to, passengers the carrier shall also be liable for the loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, articles which the passenger had on him or with him as hand luggage; this shall apply also to animals which the passenger had brought with him. Article 26 shall apply *mutatis mutandis*.

§ 2 In other respects, the carrier shall not be liable for the total or partial loss of, or damage to, articles, hand luggage or animals the supervision of which is the responsibility of the passenger in accordance with Article 15, unless this loss or damage is caused by the fault of the carrier. The other Articles of Title IV, with exception of Article 51, and Title VI shall not apply in this case.

Article 34

Limit of damages in case of loss of or damage to articles

When the carrier is liable under Article 33 § 1, he must pay compensation up to a limit of 1,400 units of account per passenger.

Article 35

Exclusion of liability

The carrier shall not be liable to the passenger for loss or damage arising from the fact that the pas-

- b) feil fra den reisendes side, eller
- c) en tredjemanns atferd som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, er utvist; et annet foretak som nytter den samme jernbaneinfrastrukturen anses ikke som en tredjemann; regressretten berøres ikke.

§ 3 Nasjonal rett bestemmer om og i hvilken utstrekning transportøren skal yte skadeserstatning for annen overlast enn det som er fastsatt i artikkel 1. Denne bestemmelsen er uten hinder for artikkel 44.

Kapittel III Ansvar for håndbagasje, dyr, reisegods og kjøretøyer

Avsnitt 1 Håndbagasje og dyr

Artikkel 33

Ansvar

§ 1 Ved reisendes død eller skade er transportøren i tillegg ansvarlig for helt eller delvis tap av eller skade på det reisegodset den reisende enten hadde på seg eller med seg som håndbagasje; det samme gjelder dyr som den reisende hadde tatt med seg. Artikkel 26 gjelder analogt.

§ 2 For øvrig er transportøren bare ansvarlig for helt eller delvis tap av eller skade på gjenstander, håndbagasje eller dyr som den reisende selv skal holde oppsyn med i samsvar med artikkel 15, hvis tapet skyldes en feil fra transportørens side. De andre artiklene i del IV, med unntak av artikkel 51, og del VI, gjelder ikke i dette tilfellet.

Artikkel 34

Begrensning av skadeserstatning ved tap av eller skade på gjenstander

Når transportøren er ansvarlig i medhold av artikkel 33 § 1, skal det ytes skadeserstatning for tap inntil et beløp på 1 400 regneenheter for hver reisende.

Artikkel 35

Ansvarsfritak

Transportøren er ikke ansvarlig overfor den reisende for tap og skade som skyldes at den reisende ik-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

senger does not conform to the formalities required by customs or other administrative authorities.

Section 2 Registered luggage

Article 36

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, registered luggage between the time of taking over by the carrier and the time of delivery as well as from delay in delivery.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss, damage or delay in delivery was caused by a fault of the passenger, by an order given by the passenger other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the registered luggage or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
- § 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :
- a) the absence or inadequacy of packing,
 - b) the special nature of the luggage,
 - c) the consignment as luggage of articles not acceptable for carriage.

Article 37

Burden of proof

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or delay in delivery was due to one of the causes specified in Article 36 § 2 shall lie on the carrier.
- § 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 36 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

Article 38

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the luggage with the luggage registration voucher or the vehicle with the

ke har overholdt bestemmelsene til tollmyndighetene eller andre myndigheter.

Avsnitt 2 Reisegods

Artikkel 36

Ansvarsgrunnlag

- § 1 Transportøren er ansvarlig for helt eller delvis tap av eller skade på reisegodset i tiden fra det er mottatt til transport og inntil utleveringen og dessuten for forsinket utlevering.
- § 2 Transportøren er fritatt for dette ansvaret når tapet, skaden eller den forsinkede utleveringen skyldes en feil fra den reisendes side, en ordre fra denne som ikke skyldes feil fra transportørens side, feil ved reisegodsets beskaffenhet eller forhold som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge.
- § 3 Transportøren er fritatt for dette ansvaret når tapet, skaden eller den forsinkede utleveringen er oppstått på grunn av den særlige fare som skyldes en eller flere av følgende årsaker:
- a) ingen eller mangelfull emballasje;
 - b) reisegodsets spesielle beskaffenhet;
 - c) ekspedering av gjenstander som reisegods, når disse er utelukket fra transport.

Artikkel 37

Bevisbyrde

- § 1 Bevisbyrden for at tapet, skaden eller den forsinkede utleveringen skyldes en av de årsaker som er fastsatt i artikkel 36 § 2, påhviler transportøren.
- § 2 Når transportøren sannsynliggjør at tapet eller skaden etter omstendighetene kunne ha oppstått på grunn av en eller flere av de spesielle farer som er fastsatt i artikkel 36 § 3, formodes det at tapet eller skaden er oppstått på grunn av en eller flere av disse farer. Den berettigede beholder imidlertid retten til å påvise at tapet ikke, eller ikke utelukkende, skyldes en av disse farer.

Artikkel 38

Etterfølgende transportører

Når en transport som er gjenstand for en enkelt transportavtale utføres av flere etterfølgende transportører, deltar hver transportør som tar imot reisegods mot utstedelse av reisegodskvittering eller

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

carriage voucher, shall become a party to the contract of carriage in respect of the forwarding of luggage or the carriage of vehicles, in accordance with the terms of the luggage registration voucher or of the carriage voucher and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible for the carriage over the entire route up to delivery.

Article 39

Substitute carrier

- § 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.
- § 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall apply also to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 48 and 52 shall apply if an action is brought against the servants or any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.
- § 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.
- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This Article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 40

Presumption of loss

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider an item of

kjøretøyer mot utstedelse av transportbevis, i transportavtalen i samsvar med bestemmelsene i reisegodskvitteringen eller transportbeviset og skal oppfylle de forpliktelser som påhviler ham etter dette. I dette tilfelle er hver transportør ansvarlig for gjennomføringen av transporten på hele reisestrekningen, fram til utleveringen.

Artikkel 39

Stedfortredende transportør

- § 1 Når transportøren helt eller delvis har overlatt transporten til en stedfortredende transportør, enten det skjer i forbindelse med utøvelsen av en rett han har i medhold av transportavtalen eller ei, står transportøren allikevel ansvarlig for hele transporten.
- § 2 Alle de bestemmelser i De enhetlige rettsregler som fastlegger transportørens ansvar, gjelder også den stedfortredende transportørens ansvar for den transporten han utfører. Artiklene 48 og 52 kommer til anvendelse når det reises sak mot ansatte eller andre personer som den stedfortredende transportøren nytter for å utføre transporten.
- § 3 Enhver særavtale som transportøren har inngått, hvor han påtar seg forpliktelser som ikke påhviler ham etter De enhetlige rettsregler eller gir avkall på rettigheter som tilfaller ham etter De enhetlige rettsregler, er uten virkning for den stedfortredende transportøren, med mindre denne uttrykkelig og skriftlig har godtatt dette. Uansett om den stedfortredende transportør har godtatt denne avtalen eller ei, er transportøren bundet av de forpliktelser eller rettighetsavkall som følger av nevnte særavtale.
- § 4 Når og hvis transportøren og den stedfortredende transportøren er ansvarlig, er de solidarisk ansvarlig.
- § 5 Det samlede erstatningsbeløpet som skal betales av transportøren, den stedfortredende transportøren samt disses personale eller andre personer som de nytter for å få utført transporten, kan ikke overskride de begrensninger som er satt i De enhetlige rettsregler.
- § 6 Denne artikkel rammer ikke den regressrett som kan finnes mellom transportøren og den stedfortredende transportøren.

Artikkel 40

Formodning om tap

- § 1 Den berettigede kan, uten å måtte legge fram andre bevis, betrakte et reisegodskolli som tapt

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

luggage as lost when it has not been delivered or placed at his disposal within fourteen days after a request for delivery has been made in accordance with Article 22 § 3.

§ 2 If an item of luggage deemed to have been lost is recovered within one year after the request for delivery, the carrier must notify the person entitled if his address is known or can be ascertained.

§ 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the item of luggage to be delivered to him. In that case he must pay the charges in respect of carriage of the item from the place of consignment to the place where delivery is effected and refund the compensation received less, where appropriate, any costs included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for delay in delivery provided for in Article 43.

§ 4 If the item of luggage recovered has not been claimed within the period stated in § 3 or if it is recovered more than one year after the request for delivery, the carrier shall dispose of it in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the item of luggage is situated.

Article 41

Compensation for loss

§ 1 In case of total or partial loss of registered luggage, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages:

- a) if the amount of the loss or damage suffered is proved, compensation equal to that amount but not exceeding 80 units of account per kilogram of gross mass short or 1,200 units of account per item of luggage;
- b) if the amount of the loss or damage suffered is not established, liquidated damages of 20 units of account per kilogram of gross mass short or 300 units of account per item of luggage.

The method of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

§ 2 The carrier must in addition refund the charge for the carriage of luggage and the other sums paid in relation to the carriage of the lost item as well as the customs duties and excise duties already paid.

når det ikke er utlevert eller stilt til hans rådighet innen 14 dager etter at krav om utlevering er fremsatt i samsvar med artikkel 22 § 3.

§ 2 Blir et reisegodskolli som har vært ansett for tapt, gjenfunnet innen ett år etter at det er forlangt utlevert, skal transportøren underrette den berettigede hvis hans adresse er kjent eller kan finnes.

§ 3 Innen 30 dager etter mottatt underretning etter § 2, kan den berettigede kreve at kolliet utleveres ham. I dette tilfelle må han betale utgiftene til transporten av reisegodskolliet fra avsendelsesstedet til utleveringsstedet og tilbakebetale mottatt erstatning, eventuelt med fradrag av de kostnader som måtte være innbefattet i denne erstatningen. Han beholder imidlertid sine rettigheter til erstatning for forsinket utlevering som fastsatt i artikkel 43.

§ 4 Hvis det gjenfunnete kolli ikke forlanges tilbakelevert innen den frist som er fastsatt i § 3, eller hvis kolliet blir gjenfunnet senere enn ett år etter kravet om utlevering, disponerer transportøren over det i samsvar med gjeldende rett på det stedet hvor kolliet befinner seg.

Artikkel 41

Erstatning ved tap

§ 1 Ved helt eller delvis tap av reisegods, skal transportøren uten ytterligere skadeserstatning betale:

- a) hvis tapets størrelse er påvist, en erstatning lik dette beløpet, men ikke over 80 regneenheter pr. manglende kilogram bruttovekt, eller 1 200 regneenheter pr. kolli;
- b) hvis tapets størrelse ikke er påvist, en fast erstatning på 20 regneenheter pr. manglende kilogram bruttovekt eller 300 regneenheter pr. kolli.

Erstatningsmåten, pr. manglende kilogram eller pr. kolli, fastsettes i De alminnelige transportvilkår.

§ 2 Transportøren skal dessuten tilbakebetale frakten og andre kostnader som er betalt for transporten av det bortkomne reisegodset, så vel som innbetalt toll og andre avgifter.

Article 42

Compensation for damage

- § 1 In case of damage to registered luggage, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the luggage, to the exclusion of all other damages.
- § 2 The compensation shall not exceed :
- a) if all the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
 - b) if only part of the luggage has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.

Article 43

Compensation for delay in delivery

- § 1 In case of delay in delivery of registered luggage, the carrier must pay in respect of each whole period of twenty-four hours after delivery has been requested, but subject to a maximum of fourteen days:
- a) if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, compensation equal to the amount of the loss or damage, up to a maximum of 0.80 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 14 units of account per item of luggage, delivered late;
 - b) if the person entitled does not prove that loss or damage has been suffered thereby, liquidated damages of 0.14 units of account per kilogram of gross mass of the luggage or 2.80 units of account per item of luggage, delivered late.

The methods of compensation, by kilogram missing or by item of luggage, shall be determined by the General Conditions of Carriage.

- § 2 In case of total loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 41.
- § 3 In case of partial loss of luggage, the compensation provided for in § 1 shall be payable in respect of that part of the luggage which has not been lost.
- § 4 In case of damage to luggage not resulting from delay in delivery the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 42.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that payable under Articles 41 and 42 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the luggage.

Artikkel 42

Erstatning ved skade

- § 1 Når reisegods blir skadet, skal transportøren, uten ytterligere skadeserstatning, betale erstatning som tilsvare verdiforringelsen av reisegodset.
- § 2 Erstatningen kan ikke overstige:
- a) hvis hele reisegodssendingen er verdiforringet ved skaden, det beløp som skulle ha vært utbetalt hvis den var kommet bort;
 - b) hvis bare en del av reisegodssendingen er verdiforringet ved skaden, det beløp som skulle ha vært utbetalt hvis den verdiforringede delen var kommet bort.

Artikkel 43

Erstatning ved forsinket utlevering

- § 1 Ved forsinket utlevering av reisegods skal transportøren, for hver påbegynte 24. time etter at utlevering er forlangt, men høyst i 14 dager, betale:
- a) hvis den berettigede påviser at et tap, herunder også en skade, er oppstått på grunn av forsinkelsen, et erstatningsbeløp lik tapet inntil høyst 0,80 regneenheter pr. kilogram bruttovekt eller 14 regneenheter pr. kolli som er forsinket utlevert;
 - b) hvis den berettigede ikke påviser at et tap er oppstått på grunn av forsinkelsen, en fast erstatning på 0,14 regneenheter pr. kilogram bruttovekt eller 2,80 regneenheter pr. kolli som er forsinket utlevert.

Erstatningsmåten, pr. kilogram eller pr. kolli, skal fastsettes i De alminnelige transportvilkår.

- § 2 Ved totaltap av reisegodset betales ikke erstatning som fastsatt i § 1 i tillegg til den erstatning som er fastsatt i artikkel 41.
- § 3 Ved delvis tap av reisegodset betales erstatningen som fastsatt i § 1 for den delen som ikke er gått tapt.
- § 4 Ved skade på reisegodset som ikke skyldes forsinket utlevering, blir den erstatningen som er fastsatt i § 1 eventuelt gitt i tillegg til den erstatningen som er fastsatt i artikkel 42.
- § 5 Ikke i noe tilfelle kan summen av erstatningene fastsatt i § 1 og artiklene 41 og 42 være høyere enn erstatningen for totaltap av reisegodset.

Section 3 Vehicles

Article 44

Compensation for delay

- § 1 In case of delay in loading for a reason attributable to the carrier or delay in delivery of a vehicle, the carrier must, if the person entitled proves that loss or damage has been suffered thereby, pay compensation not exceeding the amount of the carriage charge.
- § 2 If, in case of delay in loading for a reason attributable to the carrier, the person entitled elects not to proceed with the contract of carriage, the carriage charge shall be refunded to him. In addition the person entitled may, if he proves that loss or damage has been suffered as a result of the delay, claim compensation not exceeding the carriage charge.

Article 45

Compensation for loss

In case of total or partial loss of a vehicle the compensation payable to the person entitled for the loss or damage proved shall be calculated on the basis of the usual value of the vehicle. It shall not exceed 8,000 units of account. A loaded or unloaded trailer shall be considered as a separate vehicle.

Article 46

Liability in respect of other articles

- § 1 In respect of articles left inside the vehicle or situated in boxes (e.g. luggage or ski boxes) fixed to the vehicle, the carrier shall be liable only for loss or damage caused by his fault. The total compensation payable shall not exceed 1,400 units of account.
- § 2 So far as concerns articles stowed on the outside of the vehicle, including the boxes referred to in § 1, the carrier shall be liable in respect of articles placed on the outside of the vehicle only if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such a loss or damage or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 47

Applicable law

Subject to the provisions of this Section, the provisions of Section 2 relating to liability for luggage shall apply to vehicles.

Avsnitt 3 Kjøretøyer

Artikkel 44

Erstatning ved forsinkelse

- § 1 Blir et kjøretøy forsinket opplastet av årsak som skyldes transportøren eller blir det forsinket utlevert, skal transportøren, hvis den berettigede påviser at tap er oppstått som følge av dette, betale en erstatning som ikke må overstige kjøretøyfrakten.
- § 2 Hvis den berettigede, ved forsinket opplasting som skyldes transportøren, avstår fra fraktavtalen, skal transportøren tilbakebetale kjøretøyfrakten til den berettigede. Hvis den berettigede påviser at et tap er oppstått som følge av forsinkelsen, kan han dessuten forlange en erstatning som ikke må overstige kjøretøyfrakten.

Artikkel 45

Erstatning ved tap

Hvis et kjøretøy helt eller delvis går tapt, beregnes erstatningen til den berettigede for det påviste tap etter kjøretøyets verdi på det aktuelle tidspunkt. Erstatningen må ikke overstige 8000 regneenheter. En tilhenger med eller uten last regnes som et eget kjøretøy.

Artikkel 46

Ansvar for andre gjenstander

- § 1 Når det gjelder gjenstander som er plassert i kjøretøyet eller i oppbevaringsrom (f.eks. bagasjerom eller skiboks) godt festet til kjøretøyet, er transportøren bare ansvarlig for tap som skyldes feil fra hans side. Den samlede erstatningen må ikke overstige 1 400 regneenheter.
- § 2 Når det gjelder gjenstander som er festet utenpå kjøretøyet, herunder oppbevaringsrom som fastsatt i § 1, er transportøren bare ansvarlig hvis det blir påvist at tapet er en følge av en handling eller en forsømmelse som transportøren er skyld i enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 47

Gjeldende rett

Med forbehold for bestemmelsene i dette avsnitt, får bestemmelsene i avsnitt 2 om ansvar for reisegods, anvendelse på kjøretøyer.

Chapter IV Common Provisions

Article 48

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a fixed amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 49

Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 55 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 However, in the case of compensation payable pursuant to Articles 27 and 28, interest shall accrue only from the day on which the events relevant to the assessment of the amount of compensation occurred, if that day is later than that of the claim or the day when legal proceedings were instituted.
- § 4 In the case of luggage, interest shall only be payable if the compensation exceeds 16 units of account per luggage registration voucher.
- § 5 In the case of luggage, if the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 50

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Kapittel IV Fellesbestemmelser

Artikkel 48

Tap av retten til ansvarsbegrensning

Bestemmelsene i De enhetlige rettsregler samt bestemmelser i nasjonal rett som begrenser erstatningene til et bestemt beløp, gjelder ikke hvis det er bevist at tapet er en følge av en handling eller en forsømmelse som transportøren er skyld i enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 49

Omregning og renter

- § 1 Når beregningen av erstatningen medfører at beløp i utenlandsk mynt må regnes om, skal kursen på dagen og stedet for utbetalingen av erstatningen nyttes.
- § 2 Den berettigede kan forlange 5% p.a. i renter av erstatningsbeløpet f.o.m. dagen fastsatt i artikkel 55, eller, hvis det ikke foreligger reklamasjon, fra den dag søksmål blir reist.
- § 3 For erstatninger i medhold av artiklene 27 og 28 løper imidlertid rentene først fra den dag hvor de forhold som danner grunnlaget for fastsettelsen av erstatningsbeløpet inntraff, hvis denne dagen ligger senere enn reklamasjonsdagen eller dagen da søksmål ble reist.
- § 4 For reisegods kan renter bare kreves når erstatningen overstiger 16 regneenheter pr. reisegodskvittering.
- § 5 Hvis den berettigede, når det gjelder reisegods, ikke legger fram for transportøren innen en passende frist som er fastsatt for ham, de nødvendige underlagsdokumenter for avsluttende behandling av reklamasjonen, løper rentene ikke mellom utløpet av denne fristen og det tidspunktet hvor dokumentene faktisk blir innlevert.

Artikkel 50

Ansvar ved kjernefysisk uhell

Transportøren er fritatt for det ansvar som påhviler ham i medhold av De enhetlige rettsregler, når tapet eller skaden skyldes kjernefysisk uhell og det ifølge en stats gjeldende rett om ansvarsforhold innen det kjernefysiske området, er den som driver kjernefysiske anlegg, eller dennes stedfortreder, som er ansvarlig for tapet.

*Article 51***Persons for whom the carrier is liable**

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

*Article 52***Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants and other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 51.

Title V Liability of the Passenger*Article 53***Special principles of liability**

The passenger shall be liable to the carrier for any loss or damage

- a) resulting from failure to fulfil his obligations pursuant to
 1. Articles 10, 14 and 20,
 2. the special provisions for the carriage of vehicles, contained in the General Conditions of Carriage, or
 3. the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID),
 or
- b) caused by articles and animals that he brings with him, unless he proves that the loss or damage was caused by circumstances that he could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent, despite the fact that he exercised the diligence required of a conscientious passenger. This provision shall not affect the liability of the carrier pursuant to Articles 26 and 33 § 1.

*Artikkel 51***Personer som transportøren er ansvarlig for**

Transportøren er ansvarlig for sitt personale og andre personer som han nytter for å utføre transporten når dette personalet eller disse personene handler i embeds medfør. Forvaltere av den jernbaneinfrastrukturen som transporten utføres på, anses som personer som nyttes av transportøren for å få utført transporten.

*Artikkel 52***Andre krav**

§ 1 I alle tilfeller hvor De enhetlige rettsregler finner anvendelse, kan erstatningskrav, uansett hvilket rettsgrunnlag de måtte hvile på, gjøres gjeldende mot transportøren bare på de vilkår og med de begrensninger som følger av nevnte Enhetlige rettsregler.

§ 2 Det samme gjelder ved krav mot ansatte og andre personer som transportøren er ansvarlig for i medhold av artikkel 51.

Del V Den reisendes ansvar*Artikkel 53***Særlige ansvarsprinsipper**

Den reisende er ansvarlig overfor transportøren for ethvert tap:

- a) som følger av at han ikke overholder de forpliktelser han har i medhold av
 1. artiklene 10, 14 og 20,
 2. de særlige bestemmelser for transport av kjøretøyer inntatt i De alminnelige transportvilkår, eller
 3. Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID),
 eller
- b) forårsaket av gjenstander eller dyr han tar med seg, med mindre han påviser at tapet eller skaden skyldes forhold som han ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges av en aktsom reisende, er utvist. Denne bestemmelsen berører ikke det ansvar som kan påhvile transportøren i medhold av artiklene 26 og 33 § 1.

Title VI Assertion of Rights

Article 54

Ascertainment of partial loss or damage

- § 1 When partial loss of, or damage to, an article carried in the charge of the carrier (luggage, vehicles) is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the article and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.
- § 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.
- § 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition of the luggage or vehicle and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

Article 55

Claims

- § 1 Claims relating to the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought. In the case of a carriage governed by a single contract and performed by successive carriers the claims may also be addressed to the first or the last carrier as well as to the carrier having his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage in the State where the passenger is domiciled or habitually resident.
- § 2 Other claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier specified in Article 56 §§ 2 and 3.
- § 3 Documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim shall be produced either in the original or as copies, where appropriate, the copies duly certified if the carrier so requires. On settlement of the claim, the carrier may require the surrender of the ticket, the luggage registration voucher and the carriage voucher.

Del VI Utøvelse av rettigheter

Artikkel 54

Konstatering av delvis tap eller skade

- § 1 Når delvis tap av eller skade på en gjenstand som transporteres under oppsyn fra transportøren (reisegods, kjøretøyer) oppdages eller formodes av transportøren eller påstås av den berettigede, skal transportøren, uten opphold og om mulig i nærvær av den berettigede, utarbeide en protokoll som ut fra skadens eller tapets art fastslår gjenstandens tilstand og så langt som mulig skadens eller tapets omfang, årsak og tidspunktet når den er oppstått.
- § 2 En kopi av protokollen skal overleveres den berettigede gratis.
- § 3 Hvis den berettigede ikke godtar det som er anført i protokollen, kan han forlange at reisegodsets eller kjøretøyets tilstand samt årsaken og tapsbeløpet fastslås av en sakkyndig oppnevnt av partene i transportavtalen eller av retten. Fremgangsmåten er underlagt lover og bestemmelser i den stat hvor denne konstateringen finner sted.

Artikkel 55

Reklamasjoner

- § 1 Reklamasjoner i tilknytning til transportørens ansvar for reisendes død eller skade skal sendes skriftlig til den transportøren det reises sak mot. Dersom det dreier seg om en transport som er gjenstand for en enkelt transportavtale, men som utføres av flere etterfølgende transportører, kan reklamasjonene også sendes til den første eller den siste transportøren samt til den transportøren som har sitt hovedkontor eller den filialen eller det foretaket som inngikk transportavtalen i den staten hvor den reisende har sin bopel eller sitt vanlige bosted.
- § 2 Andre reklamasjoner i tilknytning til transportavtalen skal sendes skriftlig til den transportøren som er angitt i artikkel 56, §§ 2 og 3.
- § 3 De bilag som den berettigede anser det hensiktsmessig å vedlegge reklamasjonen, skal fremlegges i original eller kopi, i behørig bekreftet form, hvis transportøren forlanger det. Når reklamasjonen gjøres opp, kan transportøren forlange at billetten, reisegodskvitteringen eller transportbeviset tilbakeleveres.

Article 56

Carriers against whom an action may be brought

- § 1 An action based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers may only be brought against the carrier who is liable pursuant to Article 26 § 5.
- § 2 Subject to § 4 other actions brought by passengers based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.
- § 3 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the luggage or the vehicle is entered with his consent on the luggage registration voucher or the carriage voucher, an action may be brought against him in accordance with § 2 even if he has not received the luggage or the vehicle.
- § 4 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.
- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 2 and 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

Article 57

Forum

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of the Member State on whose territory the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage. Other courts or tribunals may not be seized.
- § 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent

Artikkel 56

Transportører som kan saksøkes

- § 1 Søksmål på grunnlag av transportørens ansvar for reisendes død eller skade kan bare reises mot den transportøren som er ansvarlig ifølge artikkel 26 § 5.
- § 2 Med forbehold for § 4, kan andre søksmål reist av reisende på grunnlag av transportavtalen bare reises mot den første eller den siste transportøren eller mot den transportøren som utførte transporten på den strekningen hvor den hendelse søksmålet grunner seg på, er inntruffet.
- § 3 I tilfelle transporten utføres av flere etterfølgende transportører og den transportøren som skal utlevere reisegodset eller kjøretøyet har samtykket i å bli ført opp på reisegodskvitteringen eller transportbeviset, kan denne saksøkes i samsvar med § 2 selv om han ikke har mottatt reisegodset eller kjøretøyet.
- § 4 Søksmål om tilbakebetaling av beløp som er betalt i medhold av transportavtalen, kan reises mot den transportøren som har innkrevd beløpet eller mot den transportøren beløpet er innkrevd for.
- § 5 Søksmål kan reises mot en annen transportør enn dem som er nevnt i §§ 2 og 4 når det fremmes som motsøksmål eller innsigelse i prosessen angående et hovedsøksmål grunnet på samme transportavtale.
- § 6 I den utstrekning De enhetlige rettsregler finner anvendelse på den stedfortredende transportøren, kan også denne saksøkes.
- § 7 Har saksøkeren valget mellom flere transportører, opphører valgretten når saken er reist mot en av dem; det samme gjelder hvis saksøkeren har valget mellom en eller flere transportører og en stedfortredende transportør.

Artikkel 57

Myndighet

- § 1 Søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler kan reises ved domstoler i medlemsstatene som partene i fellesskap har utpekt eller ved domstolen til den stat hvor saksøkte har sin bopel eller sitt vanlige bosted, sitt hovedkontor eller den filial eller det foretak som har inngått transportavtalen. Det kan ikke reises sak for andre domstoler.
- § 2 Når et søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler verserer for en kompetent domstol

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 58

Extinction of right of action in case of death or personal injury

§ 1 Any right of action by the person entitled based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be extinguished if notice of the accident to the passenger is not given by the person entitled, within twelve months of his becoming aware of the loss or damage, to one of the carriers to whom a claim may be addressed in accordance with Article 55 § 1. Where the person entitled gives oral notice of the accident to the carrier, the carrier shall furnish him with an acknowledgement of such oral notice.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished if

- a) within the period provided for in § 1 the person entitled has addressed a claim to one of the carriers designated in Article 55 § 1;
- b) within the period provided for in § 1 the carrier who is liable has learned of the accident to the passenger in some other way;
- c) notice of the accident has not been given, or has been given late, as a result of circumstances not attributable to the person entitled;
- d) the person entitled proves that the accident was caused by fault on the part of the carrier.

Article 59

Extinction of right of action arising from carriage of luggage

§ 1 Acceptance of the luggage by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or delay in delivery.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :

- a) in case of partial loss or damage, if

ifølge § 1, eller en slik domstol har avsagt dom i et slikt tvistemål, kan det ikke reises nytt søksmål i samme sak mellom de samme partene, med mindre avgjørelsen som ble truffet av den domstolen som det første søksmålet ble reist for, ikke kan fullbyrdes i den staten hvor det nye søksmålet reises.

Artikkel 58

Bortfall av krav ved reisendes død eller skade

§ 1 Alle krav fra den berettigede på grunnlag av transportørens ansvar for reisendes død eller skade faller bort hvis han ikke innen tolv måneder etter at han fikk kjennskap til tapet, melder ulykken til en av de transportører som en slik reklamasjon kan fremsettes overfor ifølge artikkel 55 § 1. Hvis den berettigede melder ulykken muntlig til transportøren, skal denne gi skriftlig bekreftelse på at muntlig melding er mottatt.

§ 2 Kravet faller imidlertid ikke bort hvis:

- a) den berettigede innen den frist som er fastsatt i § 1, har fremsatt en reklamasjon overfor en av de transportører som er utpekt i artikkel 55 § 1;
- b) den ansvarlige transportøren, innen den frist som er fastsatt i § 1, på annen måte har fått kjennskap til den ulykken som den reisende har vært utsatt for;
- c) ulykken ikke er blitt meldt, eller ikke er meldt i rett tid på grunn av omstendigheter som ikke skyldes den berettigede;
- d) den berettigede påviser at ulykken skyldes en feil fra transportørens side.

Artikkel 59

Bortfall av krav ut fra transportavtalen for reisegods

§ 1 Når reisegodset er mottatt av den berettigede, bortfaller alle krav mot transportøren på grunnlag av transportavtalen når det gjelder delvis tap, skade eller forsinket utlevering.

§ 2 Kravet faller imidlertid ikke bort:

- a) ved delvis tap eller skade, hvis

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 54 before the acceptance of the luggage by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 54 was omitted solely through the fault of the carrier;
 - b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the luggage by the person entitled, if he
 1. asks for ascertainment in accordance with Article 54 immediately after discovery of the loss or damage and not later than three days after the acceptance of the luggage, and
 2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over by the carrier and the time of delivery;
 - c) in case of delay in delivery, if the person entitled has, within twenty-one days, asserted his rights against one of the carriers specified in Article 56 § 3;
 - d) if the person entitled proves that the loss or damage was caused by fault on the part of the carrier.
1. tapet eller skaden er fastslått i samsvar med artikkel 54 før den berettigede har mottatt reisegodset;
 2. konstateringen som skulle ha vært gjort i samsvar med artikkel 54, er blitt unnlatt bare på grunn av feil fra transportørens side;
 - b) ved skade som ikke er synlig og som først fastslås etter at den berettigede har mottatt reisegodset, hvis han
 1. ber om konstatering i samsvar med artikkel 54 umiddelbart etter at skaden er oppdaget og senest innen tre dager etter at reisegodset er mottatt, og
 2. dessuten påviser at skaden er oppstått mellom mottakelsen til transport og utleveringen;
 - c) ved forsinket utlevering, hvis den berettigede innen 21 dager gjør sine rettigheter gjeldende overfor en av de transportører som er utpekt i artikkel 56 § 3;
 - d) hvis den berettigede påviser at skaden eller tapet skyldes feil fra transportørens side.

Article 60

Limitation of actions

- § 1 The period of limitation of actions for damages based on the liability of the carrier in case of death of, or personal injury to, passengers shall be:
- a) in the case of a passenger, three years from the day after the accident;
 - b) in the case of other persons entitled, three years from the day after the death of the passenger, subject to a maximum of five years from the day after the accident.
- § 2 The period of limitation for other actions arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action for loss or damage resulting from an act or omission committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.
- § 3 The period of limitation provided for in § 2 shall run for actions :
- a) for compensation for total loss, from the fourteenth day after the expiry of the period of time provided for in Article 22 § 3;

Artikkel 60

Foreldelse

- § 1 Skadeserstatningskrav på grunnlag av transportørens ansvar for reisendes død eller skade foreldes:
- a) for den reisende, etter tre år regnet fra dagen etter at ulykken inntraff;
 - b) for andre berettigede, etter tre år regnet fra dagen etter den reisendes død, men senest fem år regnet fra dagen etter at ulykken inntraff.
- § 2 Andre krav ut fra transportavtalen foreldes etter ett år. Foreldelsesfristen er imidlertid to år hvis det gjelder krav på grunn av et tap eller en skade som følge av en handling eller en forsømmelse enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller skade eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap eller skade sannsynligvis ville oppstå.
- § 3 Foreldelsen fastsatt i § 2 løper ved krav:
- a) om erstatning ved totaltap: fra 14. dag etter utløpet av den frist som er fastsatt i artikkel 22 § 3;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) for compensation for partial loss, damage or delay in delivery, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases involving the carriage of passengers, from the day of expiry of validity of the ticket.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 4 When a claim is addressed to a carrier in writing in accordance with Article 55 together with the necessary supporting documents, the period of limitation shall be suspended until the day that the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall run again in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 5 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or by way of exception.

§ 6 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title VII Relations between Carriers

Article 61

Apportionment of the carriage charge

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected a carriage charge must pay to the carriers concerned their respective shares of such a charge. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 6 § 3, Article 16 § 3 and Article 25 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 62

Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused

- b) om erstatning ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering: fra den dag utlevering har funnet sted;
- c) i alle andre tilfeller som gjelder transport av reisende: fra den dag billettens gyldighet utløper.

Den dag som er angitt som utgangspunkt for foreldelsen, medregnes ikke i noe tilfelle i fristen.

§ 4 Når en skriftlig reklamasjon er innlevert med nødvendige underlag i samsvar med artikkel 55, avbrytes foreldelsen inntil den dag transportøren skriftlig avslår reklamasjonen og leverer underlagene tilbake. Blir reklamasjonen delvis godtatt, begynner foreldelsen igjen å løpe for den omtvistede delen av reklamasjonen. Bevisbyrden for at reklamasjonen er mottatt, eller for svaret på den, og bevisbyrden for tilbakeleveringen av underlagene, påhviler den som påberoper seg dette. Ytterligere reklamasjoner som gjelder samme gjenstand, avbryter ikke foreldelsen.

§ 5 Krav som er foreldet kan ikke reises på ny, heller ikke i form av motsøksmål eller innsigelse.

§ 6 For øvrig gjelder nasjonal rett for suspensjon og avbrytelse av foreldelsen.

Del VII Transportørenes innbyrdes forhold

Artikkel 61

Deling av billettprisen

§ 1 Enhver transportør skal betale de deltagende transportører den del som tilkommer dem av den billettprisen som er eller skulle ha vært oppkrevd. Betalingsvilkårene fastsettes mellom transportørene ved avtale.

§ 2 Artikkel 6 § 3, artikkel 16 § 3 og artikkel 25 får også anvendelse på forholdet mellom etterfølgende transportører.

Artikkel 62

Regressrett

§ 1 Den transportør som i medhold av De enhetlige rettsregler har betalt en erstatning, har rett til regress mot de transportører som har deltatt i transporten, i samsvar med følgende bestemmelser:

- a) den transportør som har forårsaket tapet eller skaden, er alene ansvarlig for det;
- b) når tapet eller skaden er forårsaket av flere

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);

- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 63

Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 62 may not be disputed by the carrier against whom the right to recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must present his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 3 The court or tribunal shall give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

transportører, er hver av dem ansvarlig for det tap eller den skade den enkelte har forårsaket; hvis en slik påvisning er umulig, fordeles erstatningen mellom dem i samsvar med bokstav c);

- c) hvis det ikke kan påvises at en eller flere transportører har forårsaket tapet eller skaden, deles erstatningen mellom alle de transportører som har deltatt i transporten, med unntak for dem som kan bevise at tapet ikke er forårsaket av dem; fordelingen foretas proporsjonalt med den del av billettprisen som tilkommer hver av transportørene.

§ 2 Hvis en av disse transportørene ikke er betalingsdyktig, fordeles denne transportørens ubetalte andel på de øvrige transportørene som har deltatt i transporten, proporsjonalt med den del av billettprisen som tilkommer hver av dem.

Artikkel 63

Fremgangsmåte ved regress

§ 1 Rettmessigheten av den utbetaling som er foretatt av den transportøren som utøver en av de regresser som er fastsatt i artikkel 62, kan ikke bestrides av den transportør det er søkt regress hos når erstatningen er fastsatt rettslig og når sistnevnte transportør, korrekt stevnet, er gitt anledning til å intervenere i rettssaken. Domstolen i hovedsøksmålet bestemmer fristene for forkynnelse av stevningen og for intervensjonen.

§ 2 Den regressøkende transportør skal for én og samme rett fremme sitt krav mot alle de transportører som han ikke har kommet fram til en minnelig ordning med; i motsatt fall tapes retten til regress hos dem som ikke er stevnet.

§ 3 Domstolen avgjør i én og samme dom alle de regressaker som er forelagt den.

§ 4 Enhver transportør som ønsker å gjøre sin regressrett gjeldende, kan reise søksmål ved domstolene i den staten hvor en av transportørene som har deltatt i transporten har sitt hovedkontor eller den filialen eller det foretaket som har inngått transportavtalen.

§ 5 Når søksmål skal reises mot flere transportører, har den regressøkende transportør rett til å velge blant de domstoler som er kompetente i medhold av § 4.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

§ 6 Regressaker kan ikke trekkes inn i erstatnings-saken som den berettigede har reist etter transportavtalen.

Article 64

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 61 and 62.

Artikkel 64

Avtaler om regress

Transportørene kan ved avtale seg imellom fravike bestemmelsene i artiklene 61 og 62.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM – Appendix B to the Convention)

Title I General Provisions

Article 1

Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to every contract of carriage of goods by rail for reward when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different Member States, irrespective of the place of business and the nationality of the parties to the contract of carriage.
- § 2 These Uniform Rules shall apply also to contracts of carriage of goods by rail for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery are situated in two different States, of which at least one is a Member State and the parties to the contract agree that the contract is subject to these Uniform Rules.
- § 3 When international carriage being the subject of a single contract includes carriage by road or inland waterway in internal traffic of a Member State as a supplement to transfrontier carriage by rail, these Uniform Rules shall apply.
- § 4 When international carriage being the subject of a single contract of carriage includes carriage by sea or transfrontier carriage by inland waterway as a supplement to carriage by rail, these Uniform Rules shall apply if the carriage by sea or inland waterway is performed on services included in the list of services provided for in Article 24 § 1 of the Convention.
- § 5 These Uniform Rules shall not apply to carriage performed between stations situated on the territory of neighbouring States, when the infrastructure of these stations is managed by one or more infrastructure managers subject to only one of those States.
- § 6 Any State which is a party to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules may, when it makes an application for accession to the Convention, declare that it will apply these Uniform Rules only to carriage performed on part of the railway infrastructure situated on its territory. This part of the railway infrastructure must be precisely defined and connected to the railway infrastructure of a Member State. When a State has made the above-mentioned declaration, these Uniform Rules shall apply only on the condition

Enhetlige rettsregler for avtale om internasjonal transport av gods på jernbanene (CIM – Bilag B til overenskomsten)

Del I Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Virkeområde

- § 1 De enhetlige rettsregler gjelder for alle kontrakter om transport av gods på jernbanene mot vederlag når stedet for innlevering og utlevering av godset befinner seg i to forskjellige stater. Dette gjelder uansett hvor partene i fraktavtalen måtte ha sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha.
- § 2 De enhetlige rettsregler gjelder også fraktavtaler for transport av gods på jernbanene mot vederlag når stedet for innlevering og utlevering av godset befinner seg i to forskjellige stater og minst en av statene er en medlemsstat og når avtalepartene er blitt enige om at avtalen skal være underlagt De enhetlige rettsregler.
- § 3 Når en internasjonal transport som bare er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til den grenseoverskridende jernbanetransporten, innbefatter transport på vei eller på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse.
- § 4 Når en internasjonal transport som bare er gjenstand for en enkelt avtale, i tillegg til jernbanetransporten, innbefatter en sjøtransport eller en grenseoverskridende transport på innenlands vannvei, finner De enhetlige rettsregler anvendelse dersom sjøtransporten eller transporten på innenlands vannvei skjer på de linjer som er inntatt i listen over linjer i artikkel 24 § 1 i overenskomsten.
- § 5 De enhetlige rettsregler gjelder ikke transporter mellom stasjoner i to nabostater når disse stasjonenes infrastruktur forvaltes av en eller flere infrastrukturforvaltere som er underlagt én og samme stat.
- § 6 Enhver stat som er part i en overenskomst om direkte internasjonal jernbanetransport av gods på jernbanen og som er av tilnærmet lik karakter som De enhetlige rettsregler kan, når den retter en anmodning om å få tiltre overenskomsten, erklære at De enhetlige rettsregler bare skal gjelde for transporter som foregår på en del av jernbaneinfrastrukturen som finnes på statens område. Denne delen av jernbaneinfrastrukturen skal være nøyaktig definert og skal være tilknyttet jernbaneinfrastrukturen til en medlemsstat. Når en stat har avgitt en slik erklæring, gjelder De enhetlige rettsregler bare hvis:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- a) that the place of taking over of the goods or the place designated for delivery, as well as the route designated in the contract of carriage, is situated on the specified infrastructure or
- b) that the specified infrastructure connects the infrastructure of two Member States and that it has been designated in the contract of carriage as a route for transit carriage.

§ 7 A State which has made a reservation in accordance with § 6 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States. The declaration shall cease to have effect when the convention referred to in § 6, first sentence, ceases to be in force for that State.

- a) stedet for innlevering og utlevering av godset samt den transportveien som er beskrevet i fraktavtalen, ligger på den angitte infrastruktur eller
- b) den angitte infrastrukturen knytter sammen infrastrukturen i to medlemsstater og er angitt i fraktavtalen som transportvei for en transittransport.

§ 7 Enhver stat som har avgitt erklæring i samsvar med § 6, kan når som helst avstå fra erklæringen ved å varsle depositaren. Avkall på erklæringen får virkning en måned etter at depositaren har underrettet medlemsstatene. Erklæringen blir uten virkning når overenskomsten omtalt under § 6, første setning, opphører å gjelde for denne staten.

Article 2

Prescriptions of public law

Carriage to which these Uniform Rules apply shall remain subject to the prescriptions of public law, in particular the prescriptions relating to the carriage of dangerous goods as well as the prescriptions of customs law and those relating to the protection of animals.

Artikkel 2

Bestemmelser i offentlig rett

Transporter som De enhetlige rettsregler gjelder for, er underlagt bestemmelser i offentlig rett, særlig bestemmelser om transport av farlig gods samt bestemmelser i tollavgivningen og dyrebeskyttelseslovgivningen.

Article 3

Definitions

For purposes of these Uniform Rules the term

- a) «carrier» means the contractual carrier with whom the consignor has concluded the contract of carriage pursuant to these Uniform Rules, or a subsequent carrier who is liable on the basis of this contract;
- b) «substitute carrier» means a carrier, who has not concluded the contract of carriage with the consignor, but to whom the carrier referred to in letter a) has entrusted, in whole or in part, the performance of the carriage by rail;
- c) «General Conditions of Carriage» means the conditions of the carrier in the form of general conditions or tariffs legally in force in each Member State and which have become, by the conclusion of the contract of carriage, an integral part of it;
- d) «intermodal transport unit» means a container, swap body, semi-trailer or other comparable loading unit used in intermodal transport.

Artikkel 3

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler, menes med:

- a) «transportør»: den avtalefestede transportøren som senderen har inngått fraktavtalen med i kraft av De enhetlige rettsregler, eller en etterfølgende transportør, som er ansvarlig på grunnlag av denne avtale;
- b) «stedfortredende transportør»: en transportør som ikke har inngått noen fraktavtale med avsenderen, men som transportøren under bokstav a) har gitt i oppdrag helt eller delvis å utføre jernbanetransporten;
- c) «Alminnelige transportvilkår»: transportørens vilkår i form av alminnelige vilkår eller tariffer som er gyldige i.h.t. loven i den enkelte medlemsstat og som, gjennom inngåelsen av fraktavtalen, er blitt uløselig knyttet til denne;
- d) «intermodal transportenhet»: containere, vekselflak, semitrailere eller andre lignende lastenheter som nyttes i transport som kombinerer flere transportmidler.

Article 4

Derogations

- § 1 Member States may conclude agreements which provide for derogations from these Uniform Rules for carriage performed exclusively between two stations on either side of the frontier, when there is no other station between them.
- § 2 For carriage performed between two Member States, passing through a State which is not a Member State, the States concerned may conclude agreements which derogate from these Uniform Rules.
- § 3 Agreements referred to in §§ 1 and 2 as well as their coming into force shall be notified to the Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail. The Secretary General of the Organisation shall inform the Member States and interested undertakings of these notifications.

Article 5

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract of carriage. Nevertheless, a carrier may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules.

Title II Conclusion and Performance of the Contract of Carriage

Article 6

Contract of carriage

- § 1 By the contract of carriage, the carrier shall undertake to carry the goods for reward to the place of destination and to deliver them there to the consignee.
- § 2 The contract of carriage must be confirmed by a consignment note which accords with a uniform model. However, the absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.
- § 3 The consignment note shall be signed by the consignor and the carrier. The signature can be replaced by a stamp, by an accounting machine entry or in any other appropriate manner.

Artikkel 4

Avvik

- § 1 Medlemsstatene kan inngå avtaler som innebærer avvik fra De enhetlige rettsregler for transporter som utelukkende utføres mellom to stasjoner på hver sin side av grensen, når det ikke er andre stasjoner mellom dem.
- § 2 Ved transporter mellom to medlemsstater som går i transit via en ikke-medlemsstat, kan de berørte statene inngå avtaler som fraviker De enhetlige rettsregler.
- § 3 De avtaler som er omtalt i §§ 1 og 2 samt deres iverksettelse skal meddeles den Mellomstatlige organisasjon for internasjonal jernbanetrafikk. Organisasjonens generalsekretær underretter de berørte medlemsstater og foretak.

Artikkel 5

Bindende rett

Med mindre annet er bestemt i De enhetlige rettsregler, er enhver bestemmelse som direkte eller indirekte avviker fra De enhetlige rettsregler, ugyldig og uten virkning. Ugyldigheten av slike bestemmelser medfører ikke at de øvrige bestemmelsene i fraktavtalen er ugyldige. Uten hensyn til dette kan en transportør påta seg ansvar og forpliktelser som går ut over det som er fastsatt i De enhetlige rettsregler.

Del II Inngåelse og gjennomføring av fraktavtalen

Artikkel 6

Fraktavtale

- § 1 Gjennom fraktavtalen forplikter transportøren seg til å frakte godset til bestemmelsesstedet mot vederlag og å utlevere det der til mottakeren.
- § 2 Fraktavtalen fastslås ved at det utarbeides et fraktbrev etter en standardmodell. Imidlertid påvirkes avtalens eksistens eller gyldighet verken av fravær eller tap av eller uregelmessigheter ved fraktbrevet, idet avtalen forblir underlagt De enhetlige rettsregler.
- § 3 Fraktbrevet undertegnes av sender og transportør. Underskriften kan erstattes av et stempel, en påføring av maskinell registrering eller en hvilken som helst annen egnet metode.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 4 The carrier must certify the taking over of the goods on the duplicate of the consignment note in an appropriate manner and return the duplicate to the consignor.
- § 5 The consignment note shall not have effect as a bill of lading.
- § 6 A consignment note must be made out for each consignment. In the absence of a contrary agreement between the consignor and the carrier, a consignment note may not relate to more than one wagon load.
- § 7 In the case of carriage which enters the customs territory of the European Community or the territory on which the common transit procedure is applied, each consignment must be accompanied by a consignment note satisfying the requirements of Article 7.
- § 8 The international associations of carriers shall establish uniform model consignment notes in agreement with the customers international associations and the bodies having competence for customs matters in the Member States as well as any intergovernmental regional economic integration organisation having competence to adopt its own customs legislation.
- § 9 The consignment note and its duplicate may be established in the form of electronic data registration which can be transformed into legible written symbols. The procedure used for the registration and treatment of data must be equivalent from the functional point of view, particularly so far as concerns the evidential value of the consignment note represented by those data.
- § 4 Transportøren skal på fraktbrevduplikatet på hensiktsmessig måte bekrefte å ha mottatt godset og overlevere duplikatet til senderen.
- § 5 Fraktbrevet har ikke samme verdi som et konnossement.
- § 6 For hver sending skal det utfylles et fraktbrev. Med mindre annet er avtalt mellom sender og transportør, kan et enkelt fraktbrev bare omfatte lasten på én vogn.
- § 7 Ved transport som fremføres på det Europeiske fellesskaps tollområde eller på det området hvor fellestransittprosedyren gjelder, skal hver sending være ledsaget av et fraktbrev som oppfyller kravene i artikkel 7.
- § 8 Internasjonale transportforbund utarbeider standardmodeller for fraktbrev i samråd med internasjonale brukerorganisasjoner og organer som har myndighet i tollspørsmål i medlemsstatene samt enhver mellomstatlig organisasjon for regional økonomisk integrasjon som har myndighet til å vedta sine egne tollbestemmelser.
- § 9 Fraktbrevet, herunder også duplikatfraktbrevet, kan utstedes i form av elektronisk dataregistrering, som kan omsettes til tegn med leselig skrift. De fremgangsmåter som nyttes for dataregistrering og -behandling skal være likeverdige ut fra et funksjonelt synspunkt, særlig hva angår beviskraften til det fraktbrevet som slike data representerer.

Article 7

Wording of the consignment note

- § 1 The consignment note must contain the following particulars :
- a) the place at which and the day on which it is made out;
 - b) the name and address of the consignor;
 - c) the name and address of the carrier who has concluded the contract of carriage;
 - d) the name and address of the person to whom the goods have effectively been handed over if he is not the carrier referred to in letter c);
 - e) the place and the day of taking over of the goods;
 - f) the place of delivery;
 - g) the name and address of the consignee;
 - h) the description of the nature of the goods and the method of packing, and, in case of

Artikkel 7

Fraktbrevets innhold

- § 1 Fraktbrevet skal inneholde følgende opplysninger:
- a) sted og dato for utfyllelse av fraktbrevet;
 - b) navn og adresse på senderen;
 - c) navn og adresse på den transportøren som har inngått fraktavtalen;
 - d) navn og adresse på den som godset faktisk er overlevert til hvis det ikke er transportøren som er omtalt under bokstav c);
 - e) sted og dato for mottakelse av godset til transport;
 - f) utleveringssted;
 - g) navn og adresse på mottakeren;
 - h) angivelse av godsets beskaffenhet og emballasje og, for farlig gods, den betegnelse som

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

dangerous goods, the description provided for in the Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID);

- i) the number of packages and the special marks and numbers necessary for the identification of consignments in less than full wagon loads;
- j) the number of the wagon in the case of carriage of full wagon loads;
- k) the number of the railway vehicle running on its own wheels, if it is handed over for carriage as goods;
- l) in addition, in the case of intermodal transport units, the category, the number or other characteristics necessary for their identification;
- m) the gross mass or the quantity of the goods expressed in other ways;
- n) a detailed list of the documents which are required by customs or other administrative authorities and are attached to the consignment note or held at the disposal of the carrier at the offices of a duly designated authority or a body designated in the contract;
- o) the costs relating to carriage (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the conclusion of the contract until delivery) in so far as they must be paid by the consignee or any other statement that the costs are payable by the consignee;
- p) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to these Uniform Rules.

§ 2 Where applicable the consignment note must also contain the following particulars:

- a) in the case of carriage by successive carriers, the carrier who must deliver the goods when he has consented to this entry in the consignment note;
- b) the costs which the consignor undertakes to pay;
- c) the amount of the cash on delivery charge;
- d) the declaration of the value of the goods and the amount representing the special interest in delivery;
- e) the agreed transit period;
- f) the agreed route;
- g) a list of the documents not mentioned in § 1, letter n) handed over to the carrier;
- h) the entries made by the consignor concerning the number and description of seals he has affixed to the wagon.

er fastsatt i Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID);

- i) antall kolli og spesielle tegn og nummer som er nødvendige for en detaljert identifikasjon av kolliene;
- j) vognnummer ved transport av vognlaster;
- k) nummer på jernbanevogn på egne hjul som er innlevert for transport som gods;
- l) for øvrig, ved intermodale transportenheter, kategori, nummer eller andre kjennetegn som måtte være nødvendige for identifikasjon;
- m) godsets bruttovekt eller godsmengde uttrykt på annen måte;
- n) en detaljert fortegnelse over de dokumenter som kreves av toll- eller andre administrative myndigheter og som er vedlagt fraktbrevet eller stilt til transportørens disposisjon ved en behørig angitt myndighet eller et organ angitt i avtalen;
- o) transportkostnadene (frakt, tilleggskostnader, toll og andre kostnader som påløper fra fraktavtalen inngås og inntil utleveringen), i den utstrekning hvor de skal betales av senderen eller enhver annen angivelse av at kostnadene skal betales av mottakeren;
- p) en henvisning til at transporten, uten hensyn til andre bestemmelser, er underlagt De enhetlige rettsregler.

§ 2 Fraktbrevet skal dessuten om nødvendig inneholde følgende opplysninger:

- a) i tilfelle transport ved flere etterfølgende transportører, navnet på den transportøren som skal levere godset, forutsatt at denne har samtykket i å bli innført på fraktbrevet;
- b) de kostnader senderen påtar seg;
- c) beløpet som skal innkreves når godset utleveres;
- d) godsets oppgitte verdi og beløpet som representerer mottakerens særskilte interesse i leveringen;
- e) avtalt frist for utførelsen av transporten;
- f) avtalt transportvei;
- g) en liste over de dokumenter som ikke er nevnt i § 1 bokstav n) og som er overlevert til transportøren;
- h) senderens innføringer om antall og beskrivelse av de stempler han har forsynt vognen med.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 3 The parties to the contract may enter on the consignment note any other particulars they consider useful.

Article 8

Responsibility for particulars entered on the consignment note

- § 1 The consignor shall be responsible for all costs, loss or damage sustained by the carrier by reason of
- a) the entries made by the consignor in the consignment note being irregular, incorrect, incomplete or made elsewhere than in the allotted space, or
 - b) the consignor omitting to make the entries prescribed by RID.
- § 2 If, at the request of the consignor, the carrier makes entries on the consignment note, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the consignor.
- § 3 If the consignment note does not contain the statement provided for in Article 7 § 1, letter p), the carrier shall be liable for all costs, loss or damage sustained through such omission by the person entitled.

Article 9

Dangerous goods

If the consignor has failed to make the entries prescribed by RID, the carrier may at any time unload or destroy the goods or render them innocuous, as the circumstances may require, without payment of compensation, save when he was aware of their dangerous nature on taking them over.

Article 10

Payment of costs

- § 1 Unless otherwise agreed between the consignor and the carrier, the costs (the carriage charge, incidental costs, customs duties and other costs incurred from the time of the conclusion of the contract to the time of delivery) shall be paid by the consignor.
- § 2 When by virtue of an agreement between the consignor and the carrier, the costs are payable by the consignee and the consignee has not taken possession of the consignment note nor asserted his rights in accordance with Article 17 § 3, nor modified the contract of carriage in accordance with Article 18, the consignor shall remain liable to pay the costs.

§ 3 Partene i fraktavtalen kan forsyne fraktbrevet med alle andre angivelser som de måtte finne formålstjenlige.

Artikkel 8

Ansvar for det som er skrevet i fraktbrevet

- § 1 Senderen er ansvarlig for alle kostnader og tap som transportøren blir påført som en følge av:
- a) at senderen har ført inn uriktige, unøyaktige, ufullstendige angivelser i fraktbrevet eller har innført angivelser på annet sted enn bestemt, eller
 - b) at senderen har unnlatt å ta med de innføringer som er påbudt etter RID.
- § 2 Dersom transportøren, på forespørsel fra senderen, fører inn opplysninger i fraktbrevet, anses han for å ha handlet på vegne av senderen inntil det motsatt er bevist.
- § 3 Dersom fraktbrevet ikke inneholder en slik angivelse som angitt i artikkel 7 § 1 bokstav p), er transportøren ansvarlig for alle kostnader og tap som den berettigede påføres som følge av en slik forsømmelse.

Artikkel 9

Farlig gods

Hvis senderen har unnlatt å ta med de angivelser som er påbudt etter RID, kan transportøren når som helst, avhengig av omstendighetene, losse eller destruere eller ufarliggjøre godset uten at det gir grunnlag for erstatning, med mindre transportøren fikk kjennskap til godsets farlige beskaffenhet da han mottok det.

Artikkel 10

Betaling av kostnadene

- § 1 Med mindre annet er avtalt mellom sender og transportør, betales kostnadene (frakt, tilleggskostnader, toll og andre kostnader som påløper fra fraktavtalen inngås og inntil utleveringen) av senderen.
- § 2 Når mottakeren, i medhold av en avtale mellom sender og transportør, påtar seg kostnadene og mottakeren ikke har innløst fraktbrevet eller gjort sine rettigheter gjeldende i samsvar med artikkel 17 § 3 eller har endret fraktavtalen i samsvar med artikkel 18, plikter senderen å betale kostnadene.

*Article 11***Examination**

- § 1 The carrier shall have the right to examine at any time whether the conditions of carriage have been complied with and whether the consignment corresponds with the entries in the consignment note made by the consignor. If the examination concerns the contents of the consignment, this shall be carried out as far as possible in the presence of the person entitled; where this is not possible, the carrier shall require the presence of two independent witnesses, unless the laws and prescriptions of the State where the examination takes place provide otherwise.
- § 2 If the consignment does not correspond with the entries in the consignment note or if the provisions relating to the carriage of goods accepted subject to conditions have not been complied with, the result of the examination must be entered in the copy of the consignment note which accompanies the goods, and also in the duplicate of the consignment note, if it is still held by the carrier. In this case the costs of the examination shall be charged against the goods, if they have not been paid immediately.
- § 3 When the consignor loads the goods, he shall be entitled to require the carrier to examine the condition of the goods and their packaging as well as the accuracy of statements on the consignment note as to the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed. The carrier shall be obliged to proceed with the examination only if he has appropriate means of carrying it out. The carrier may demand the payment of the costs of the examination. The result of the examination shall be entered on the consignment note.

*Article 12***Evidential value of the consignment note**

- § 1 The consignment note shall be prima facie evidence of the conclusion and the conditions of the contract of carriage and the taking over of the goods by the carrier.
- § 2 If the carrier has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and their packaging indicated on the consignment note or, in the absence of such indications, of their apparently good condition at the moment they were taken over by the carrier and of the accuracy of the state-

*Artikkel 11***Kontroll**

- § 1 Transportøren har til enhver tid rett til å kontrollere om transportvilkårene er overholdt og om sendingen stemmer med det senderen har oppført i fraktbrevet. Når innholdet i en sending kontrolleres, skal kontrollen skje i nærvær av den berettigede i den utstrekning det lar seg gjøre; hvis dette ikke lar seg gjøre, skal transportøren innkalle to uavhengige vitner, såfremt ikke lover og forskrifter i den stat hvor kontrollen foregår, sier noe annet.
- § 2 Hvis sendingen ikke svarer til det som er oppført i fraktbrevet eller hvis bestemmelsene for transport av gods som bare mottas på visse vilkår, ikke er overholdt, skal resultatet av kontrollen anmerkes på den delen av fraktbrevet som ledsager godset og på fraktbrevduplikatet, hvis transportøren fremdeles har dette. I dette tilfellet skal godset belastes for kostnadene ved kontrollen, hvis de ikke betales straks.
- § 3 Når opplastingen utføres av senderen, har han rett til å kreve at transportøren skal kontrollere godsets og emballasjens tilstand samt nøyaktigheten av fraktbrevets angivelser om antall kolli, merking og nummerering av disse samt bruttovekt eller mengde angitt på annen måte. Transportøren plikter bare å gjennomføre kontrollen hvis han har egnede virkemidler for å få den gjennomført. Resultatet av kontrollene anmerkes på fraktbrevet.

*Artikkel 12***Fraktbrevets beviskraft**

- § 1 Inntil det motsatte er bevist, har fraktbrevet gyldighet som bevis for inngåelsen av og vilkårene i fraktavtalen og for at transportøren har mottatt godset.
- § 2 Når transportøren har utført opplastingen, har fraktbrevet, inntil det motsatte er bevist, gyldighet som bevis for godsets og emballasjens tilstand som angitt på fraktbrevet eller, i mangel av slike angivelser, for godsets tilsynelatende gode tilstand når transportøren overtar det og for nøyaktigheten av angivelsene i fraktbrevet

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ments in the consignment note concerning the number of packages, their marks and numbers as well as the gross mass of the goods or their quantity otherwise expressed.

§ 3 If the consignor has loaded the goods, the consignment note shall be prima facie evidence of the condition of the goods and of their packaging indicated in the consignment note or, in the absence of such indication, of their apparently good condition and of the accuracy of the statements referred to in § 2 solely in the case where the carrier has examined them and recorded on the consignment note a result of his examination which tallies.

§ 4 However, the consignment note will not be prima facie evidence in a case where it bears a reasoned reservation. A reason for a reservation could be that the carrier does not have the appropriate means to examine whether the consignment corresponds to the entries in the consignment note.

Article 13

Loading and unloading of the goods

§ 1 The consignor and the carrier shall agree who is responsible for the loading and unloading of the goods. In the absence of such an agreement, for packages the loading and unloading shall be the responsibility of the carrier whereas for full wagon loads loading shall be the responsibility of the consignor and unloading, after delivery, the responsibility of the consignee.

§ 2 The consignor shall be liable for all the consequences of defective loading carried out by him and must in particular compensate the carrier for the loss or damage sustained in consequence by him. The burden of proof of defective loading shall lie on the carrier.

Article 14

Packing

The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage and costs due to the absence of, or defects in, the packing of goods, unless the defectiveness was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 15

Completion of administrative formalities

§ 1 With a view to the completion of the formalities required by customs and other administrative

om antall kolli, merking og nummerering av disse samt bruttovekt eller mengde angitt på annen måte.

§ 3 Når transportøren har utført opplastingen, har fraktbrevet, inntil det motsatte er bevist, gyldighet som bevis for godsets og emballasjens tilstand som angitt på fraktbrevet eller, i mangel av slike angivelser, for godsets tilsynelatende gode tilstand og for nøyaktigheten av angivelsene i § 2 i det tilfelle hvor transportøren har kontrollert disse og ført resultatet av sin kontroll inn i fraktbrevet.

§ 4 Fraktbrevet har imidlertid ikke gyldighet som bevis i det tilfelle hvor det inneholder et begrunnet forbehold. Et forbehold kan være begrunnet særlig ved at transportøren ikke har egnede virkemidler for å kontrollere om sendingen stemmer med de angivelser som er innført i fraktbrevet.

Artikkel 13

Lasting og lossing av godset

§ 1 Sender og transportør blir enige om hvem det påhviler å laste og losse godset. I mangel av en slik avtale, påhviler lasting og lossing av kolli transportøren mens lasting av fulle vognlaster påhviler sender og lossing av vognlaster etter utlevering påhviler mottaker.

§ 2 Senderen hefter for alle følger av mangelfull lasting og plikter spesielt å erstatte det tap som transportøren av denne grunn påføres. Transportøren har bevisbyrden for mangelfull lasting.

Artikkel 14

Emballasje

Senderen er ansvarlig overfor transportøren for alle tap og kostnader som skyldes fraværende eller mangelfull emballasje av godset med mindre denne mangelen var synlig eller kjent for transportøren da godset ble mottatt og transportøren ikke tok forbehold for dette.

Artikkel 15

Oppfyllelse av myndigheters krav

§ 1 Senderen skal vedlegge fraktbrevet eller stille til transportørens rådighet alle de dokumenter

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

authorities, to be completed before delivery of the goods, the consignor must attach the necessary documents to the consignment note or make them available to the carrier and furnish him with all the requisite information.

§ 2 The carrier shall not be obliged to check whether these documents and this information are correct and sufficient. The consignor shall be liable to the carrier for any loss or damage resulting from the absence or insufficiency of, or any irregularity in, such documents and information, save in the case of fault of the carrier.

§ 3 The carrier shall be liable for any consequences arising from the loss or misuse of the documents referred to in the consignment note and accompanying it or deposited with the carrier, unless the loss of the documents or the loss or damage caused by the misuse of the documents has been caused by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent. Nevertheless any compensation payable shall not exceed that provided for in the event of loss of the goods.

§ 4 The consignor, by so indicating in the consignment note, or the consignee by giving orders as provided for in Article 18 § 3 may ask

- a) to be present himself or to be represented by an agent when the customs or other administrative formalities are carried out, for the purpose of furnishing any information or explanation required;
- b) to complete the customs or other administrative formalities himself or to have them completed by an agent, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are to be carried out so permit;
- c) to pay customs duties and other charges, when he or his agent is present at or completes the customs or other administrative formalities, in so far as the laws and prescriptions of the State in which they are carried out permit such payment.

In such circumstances neither the consignor, nor the consignee who has the right of disposal, nor the agent of either may take possession of the goods.

§ 5 If, for the completion of the customs or other administrative formalities, the consignor has designated a place where the prescriptions in force do not permit their completion, or if he has stipulated for the purpose any other procedure which cannot be followed, the carrier shall act in the manner which appears to him to be the most favourable to the interests of the person entitled and shall inform the consignor of the measures taken.

som er nødvendige for å oppfylle de krav som forlanges av toll- eller andre myndigheter før godset utleveres, samt å fremskaffe transportøren alle ønskede opplysninger.

§ 2 Transportøren plikter ikke å undersøke om de fremlagte dokumenter og opplysninger er riktige eller tilstrekkelige. Senderen er ansvarlig overfor transportøren for ethvert tap som måtte oppstå ved at disse dokumentene mangler, er utilstrekkelige eller uriktige, hvis det ikke er feil fra transportørens side.

§ 3 Transportøren er ansvarlig for følgene når de dokumenter som er ført i og vedlagt fraktbrevet eller betrodd transportøren, går tapt eller blir feilaktig nyttet, med mindre tapet eller skaden forårsaket av denne feilaktige bruken av dokumentene skyldtes forhold som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge. Imidlertid skal transportøren aldri betale en høyere eventuell erstatning enn om godset var gått tapt.

§ 4 Senderen kan ved påtegning i fraktbrevet, eller mottakeren ved disposisjonsordre i samsvar med artikkel 18 § 3, forlange:

- a) at han selv eller hans fullmektig får være til stede ved oppfyllelsen av toll- eller andre myndighetskrav for å gi alle opplysninger og alle nødvendige erklæringer;
- b) at han selv eller hans fullmektig får oppfylle disse toll- eller andre myndighetskrav i den utstrekning gjeldende rett i den stat hvor formalitetene skal oppfylles, tillater det;
- c) å få betale toll og andre kostnader mens han selv eller hans fullmektig er til stede ved oppfyllelsen av kravene eller oppfyller dem i den utstrekning gjeldende rett i den staten hvor disse formaliteter oppfylles, tillater det.

I dette tilfelle kan verken senderen, mottakeren når han har disposisjonsrett, eller deres fullmektig ta godset i besittelse.

§ 5 Hvis senderen til oppfyllelse av disse formalitetene har utpekt et sted hvor de ikke kan oppfylles etter gjeldende bestemmelser eller han for disse kravene har foreskrevet en fremgangsmåte som ikke kan følges, handler transportøren slik han finner det gunstigst for den berettigedes interesser, og underretter senderen om de tiltak som er truffet.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 6 If the consignor has undertaken to pay customs duties, the carrier shall have the choice of completing customs formalities either in transit or at the destination place.
- § 7 However, the carrier may proceed in accordance with § 5 if the consignee has not taken possession of the consignment note within the period fixed by the prescriptions in force at the destination place.
- § 8 The consignor must comply with the prescriptions of customs or other administrative authorities with respect to the packing and sheeting of the goods. If the consignor has not packed or sheeted the goods in accordance with those prescriptions the carrier shall be entitled to do so; the resulting cost shall be charged against the goods.

Article 16

Transit periods

- § 1 The consignor and the carrier shall agree the transit period. In the absence of an agreement, the transit period must not exceed that which would result from the application of §§ 2 to 4.
- § 2 Subject to §§ 3 and 4, the maximum transit periods shall be as follows:
- for wagon-load consignments
 - period for consignment 12 hours,
 - period for carriage, for each 400 km or fraction thereof 24 hours;
 - for less than wagon-load consignment
 - period for consignments 24 hours,
 - period for carriage, for each 200 km or fraction thereof 24 hours.
- The distances shall relate to the agreed route or, in the absence thereof, to the shortest possible route.
- § 3 The carrier may fix additional transit periods of specified duration in the following cases :
- consignments to be carried
 - by lines of a different gauge,
 - by sea or inland waterway,
 - by road if there is no rail link;
 - exceptional circumstances causing an exceptional increase in traffic or exceptional operating difficulties.
- The duration of the additional transit periods must appear in the General Conditions of Carriage.
- § 4 The transit period shall start to run after the taking over of the goods; it shall be extended by the duration of a stay caused without any fault of the carrier. The transit period shall be suspended on Sundays and statutory holidays.

- § 6 Har senderen påtatt seg å betale toll, kan transportøren velge hvordan han vil oppfylle kravene, enten underveis eller på bestemmelsesstedet.
- § 7 Transportøren kan imidlertid følge fremgangsmåten i § 5 dersom mottakeren ikke har innløst fraktbrevet innen den frist som er fastsatt i de bestemmelsene som gjelder på bestemmelsesstedet.
- § 8 Senderen skal overholde bestemmelsene fra toll- og andre myndigheter for emballering og tildekking av godset med presenning. Hvis senderen ikke har emballert eller tildekket godset med presenning i samsvar med bestemmelsene, kan transportøren besørge dette; kostnadene belastes godset.

Artikkel 16

Leveringsfrister

- § 1 Leveringsfristen blir fastsatt ved avtale mellom sender og transportør. I mangel av avtale må ikke fristen være lenger enn det som fremkommer i §§ 2 til 4.
- § 2 Med forbehold for §§ 3 og 4, er de lengste leveringsfristene følgende:
- for fulle vognlaster
 - ekspedisjonsfrist 12 timer,
 - transportfrist for hver påbegynt 400 km 24 timer;
 - for stykkgoods
 - ekspedisjonsfrist 24 timer,
 - transportfrist for hver påbegynt 200 km 24 timer.
- Alle avstander gjelder avtalt transportvei, eller i mangel av avtale, kortest mulig transportvei.
- § 3 Transportøren kan fastsette tilleggsfrister av bestemt varighet i følgende tilfeller:
- for sendinger som transporteres
 - over linjer med forskjellig sporvidde,
 - over sjøvei eller innenlands vannvei,
 - over en veistrekning hvis det ikke er jernbaneforbindelse;
 - for ekstraordinære forhold som medfører unormal trafikkutvikling eller unormale driftsvansker.
- Varigheten av tilleggsfristene skal fremgå av De alminnelige transportvilkår.
- § 4 Leveringsfristen begynner å løpe når godset er mottatt; den forlenges med varigheten av opphold som ikke skyldes transportøren. Leveringsfristen avbrytes på søndager og lovfestede helligdager.

*Article 17***Delivery**

- § 1 The carrier must hand over the consignment note and deliver the goods to the consignee at the place designated for delivery against receipt and payment of the amounts due according to the contract of carriage.
- § 2 It shall be equivalent to delivery to the consignee if, in accordance with the prescriptions in force at the place of destination,
- a) the goods have been handed over to customs or octroi authorities at their premises or warehouses, when these are not subject to the carriers supervision;
 - b) the goods have been deposited for storage with the carrier, with a forwarding agent or in a public warehouse.
- § 3 After the arrival of the goods at the place of destination, the consignee may ask the carrier to hand over the consignment note and deliver the goods to him. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived on the expiry of the period provided for in Article 29 § 1, the consignee may assert, in his own name, his rights against the carrier under the contract of carriage.
- § 4 The person entitled may refuse to accept the goods, even when he has received the consignment note and paid the charges resulting from the contract of carriage, so long as an examination which he has demanded in order to establish alleged loss or damage has not been carried out.
- § 5 In other respects, delivery of the goods shall be carried out in accordance with the prescriptions in force at the place of destination.
- § 6 If the goods have been delivered without prior collection of a cash on delivery charge, the carrier shall be obliged to compensate the consignor up to the amount of the cash on delivery charge without prejudice to his right of recourse against the consignee.

*Article 18***Right to dispose of the goods**

- § 1 The consignor shall be entitled to dispose of the goods and to modify the contract of carriage by giving subsequent orders. He may in particular ask the carrier
- a) to discontinue the carriage of the goods;
 - b) to delay the delivery of the goods;
 - c) to deliver the goods to a consignee different from the one entered on the consignment note;

*Artikkel 17***Utlevering**

- § 1 Transportøren skal utlevere fraktbrevet og godset til mottakeren på det avtalte bestemmelsessted mot at han kvitterer og betaler de krav han skal ifølge fraktavtalen.
- § 2 Likestillet med utlevering til mottakeren er, utført i samsvar med de bestemmelser som er i kraft på bestemmelsesstedet:
- a) utlevering av godset til toll- eller avgiftsmyndighetene i deres ekspedisjonslokaler eller lager, når disse ikke står under transportørens oppsyn;
 - b) lagring av godset hos transportøren eller oppbevaring hos speditør eller på et offentlig lager.
- § 3 Etter at godset er kommet til utleveringsstedet, kan mottakeren forlange å få fraktbrevet overlevert og godset utlevert. Hvis det er fastslått at godset er kommet bort eller hvis godset ikke er kommet fram innen utløpet av den frist som er fastsatt i artikkel 29 § 1, kan mottakeren i eget navn gjøre gjeldende mot transportøren de retigheter han har etter avtalen.
- § 4 Den berettigede kan nekte å motta godset også etter at han har mottatt fraktbrevet og betalt kostnadene ved frakten, så lenge de kontroller han har krevd for å få fastslått en påstått skade, ikke er utført.
- § 5 For øvrig utleveres godset i samsvar med de bestemmelser som gjelder ved utleveringsstedet.
- § 6 Hvis godset er utlevert uten at etterkrav ved godset er innkassert, plikter transportøren å erstatte senderen med inntil etterkravsbeløpet, med mindre det søkes regress overfor mottakeren.

*Artikkel 18***Rett til å disponere over godset**

- § 1 Senderen har rett til å disponere over godset og å endre fraktavtalen ved senere disposisjonsordre. Han kan spesielt forlange at transportøren:
- a) stopper transporten av godset;
 - b) utsetter utleveringen av godset;
 - c) utleverer godset til en annen mottaker enn den som er ført i fraktbrevet;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- d) to deliver the goods at a place other than the place of destination entered on the consignment note.
- § 2 The consignor's right to modify the contract of carriage shall, notwithstanding that he is in possession of the duplicate of the consignment note, be extinguished in cases where the consignee
- a) has taken possession of the consignment note;
 - b) has accepted the goods;
 - c) has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
 - d) is entitled, in accordance with § 3, to give orders; from that time onwards, the carrier shall comply with the orders and instructions of the consignee.
- § 3 The consignee shall have the right to modify the contract of carriage from the time when the consignment note is drawn up, unless the consignor indicates to the contrary on the consignment note.
- § 4 The consignee's right to modify the contract of carriage shall be extinguished in cases where he has
- a) taken possession of the consignment note;
 - b) accepted the goods;
 - c) asserted his rights in accordance with Article 17 § 3;
 - d) given instructions for delivery of the goods to another person in accordance with § 5 and when that person has asserted his rights in accordance with Article 17 § 3.
- § 5 If the consignee has given instructions for delivery of the goods to another person, that person shall not be entitled to modify the contract of carriage.
- d) utleverer godset på et annet sted enn det som er ført i fraktbrevet.
- § 2 Senderens rett til å endre fraktavtalen opphører selv om han har fraktbrevduplikatet når mottakeren:
- a) har innløst fraktbrevet;
 - b) har mottatt godset;
 - c) har gjort sine rettigheter i samsvar med artikkel 17 § 3 gjeldende;
 - d) i samsvar med § 3, har rett til å gi sine ordrer; fra dette tidspunkt skal transportøren rette seg etter mottakerens ordrer og instruksjoner.
- § 3 Retten til å endre fraktavtalen tilfaller mottakeren så snart fraktbrevet er blitt utstedt, med mindre senderen har angitt noe annet på fraktbrevet.
- § 4 Mottakerens rett til å endre fraktavtalen opphører når han:
- a) har innløst fraktbrevet;
 - b) har mottatt godset;
 - c) har gjort sine rettigheter i samsvar med artikkel 17 § 3 gjeldende;
 - d) i samsvar med § 5, har utpekt en tredjemann som godset skal utleveres til og denne personen har gjort sine rettigheter i samsvar med artikkel 17 § 3 gjeldende.
- § 5 Har mottakeren foreskrevet at godset skal utleveres til en tredjemann, har denne ikke rett til å endre fraktavtalen.

Article 19

Exercise of the right to dispose of the goods

- § 1 If the consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee wishes to modify the contract of carriage by giving subsequent orders, he must produce to the carrier the duplicate of the consignment note on which the modifications have to be entered.
- § 2 The consignor or, in the case referred to in Article 18 § 3, the consignee must compensate the carrier for the costs and the prejudice arising from the carrying out of subsequent modifications.
- § 3 The carrying out of the subsequent modifications must be possible, lawful and reasonable to require at the time when the orders reach the

Artikkel 19

Utøvelse av retten til å disponere over godset

- § 1 Når senderen eller, i tilfellet i artikkel 18 § 3, mottakeren, ønsker å endre fraktavtalen ved senere ordrer, skal han fremlegge for transportøren det fraktbrevduplikatet som endringene skal inntas i.
- § 2 Senderen, eller i tilfellet i artikkel 18 § 3, mottakeren, skal erstatte de kostnader og tap som transportøren blir påført som følge av at senere ordrer utføres.
- § 3 Det må være mulig, lovlig og rimelig å kreve utført senere endringer når ordrene blir meddelt den som skal utføre dem og de må verken for-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

person who is to carry them out, and must in particular neither interfere with the normal working of the carriers undertaking nor prejudice the consignors or consignees of other consignments.

- § 4 The subsequent modifications must not have the effect of splitting the consignment.
- § 5 When, by reason of the conditions provided for in § 3, the carrier cannot carry out the orders which he receives he shall immediately notify the person from whom the orders emanate.
- § 6 In the case of fault of the carrier he shall be liable for the consequences of failure to carry out an order or failure to carry it out properly. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.
- § 7 If the carrier implements the consignors subsequent modifications without requiring the production of the duplicate of the consignment note, the carrier shall be liable to the consignee for any loss or damage sustained by him if the duplicate has been passed on to the consignee. Nevertheless, any compensation payable shall not exceed that provided for in case of loss of the goods.

Article 20

Circumstances preventing carriage

- § 1 When circumstances prevent the carriage of goods, the carrier shall decide whether it is preferable to carry the goods as a matter of course by modifying the route or whether it is advisable, in the interest of the person entitled, to ask him for instructions while giving him any relevant information available to the carrier.
- § 2 If it is impossible to continue carrying the goods, the carrier shall ask for instructions from the person who has the right to dispose of the goods. If the carrier is unable to obtain instructions within a reasonable time he must take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 21

Circumstances preventing delivery

- § 1 When circumstances prevent delivery, the carrier must without delay inform the consignor and ask him for instructions, save where the consignor has requested, by an entry in the consignment note, that the goods be returned to him as a matter of course in the event of circumstances preventing delivery.

styrre den normale driften i transportørens foretak eller være til skade for sendere eller mottakere av andre sendinger.

- § 4 Senere ordrer må ikke føre til at sendingen blir splittet opp.
- § 5 Når transportøren, på grunn av vilkårene i § 3, ikke kan utføre de ordrene han mottar, skal han straks underrette vedkommende som har gitt ordrene.
- § 6 Ved feil fra transportørens side, er denne ansvarlig for følgene av at en senere ordre ikke er utført eller er mangelfullt utført. Eventuell erstatning skal imidlertid aldri være større enn om godset var gått tapt.
- § 7 Utfører transportøren senere ordrer fra senderen uten å kreve fraktbrevduplikatet fremlagt, hefter denne for det tap som mottakeren påføres hvis fraktbrevduplikatet er sendt til mottakeren. Eventuell erstatning skal imidlertid aldri være større enn om godset var gått tapt.

Artikkel 20

Transporthindringer

- § 1 Når det oppstår transporthindring, avgjør transportøren om det er hensiktsmessig uten videre å sende godset over en annen transportvei eller om det er i den berettigedes interesse å be om hans instruksjoner, idet han i så fall skal gis alle de opplysninger som transportøren rår over.
- § 2 Hvis videretransport ikke er mulig, ber transportøren om instruksjoner fra den som har disposisjonsrett over godset. Hvis transportøren ikke får innhentet instruksjoner i tide, skal denne treffe de tiltak som er de mest gunstige for å ivareta interessene til den som har disposisjonsrett over godset.

Artikkel 21

Utleveringshindringer

- § 1 Når det oppstår hindring for utlevering av godset, skal transportøren uten opphold underrette senderen og be om hans instruksjoner, hvis senderen ikke ved påtegning i fraktbrevet har bedt om at godset skal sendes tilbake uten videre hvis det oppstår hindring for utlevering.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 2 When the circumstances preventing delivery cease to exist before arrival of instructions from the consignor to the carrier the goods shall be delivered to the consignee. The consignor must be notified without delay.
- § 3 If the consignee refuses the goods, the consignor shall be entitled to give instructions even if he is unable to produce the duplicate of the consignment note.
- § 4 When the circumstances preventing delivery arise after the consignee has modified the contract of carriage in accordance with Article 18 §§ 3 to 5 the carrier must notify the consignee.

Article 22

Consequences of circumstances preventing carriage and delivery

- § 1 The carrier shall be entitled to recover the costs occasioned by
- his request for instructions,
 - the carrying out of instructions received,
 - the fact that instructions requested do not reach him or do not reach him in time,
 - the fact that he has taken a decision in accordance with Article 20 § 1, without having asked for instructions,
- unless such costs were caused by his fault. The carrier may in particular recover the carriage charge applicable to the route followed and shall be allowed the transit periods applicable to such route.
- § 2 In the cases referred to in Article 20 § 2 and Article 21 § 1 the carrier may immediately unload the goods at the cost of the person entitled. Thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then be in charge of the goods on behalf of the person entitled. He may, however, entrust them to a third party, and shall then be responsible only for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges due under the contract of carriage and all other costs shall remain chargeable against the goods.
- § 3 The carrier may proceed to the sale of the goods, without awaiting instructions from the person entitled, if this is justified by the perishable nature or the condition of the goods or if the costs of storage would be out of proportion to the value of the goods. In other cases he may also proceed to the sale of the goods if within a reasonable time he has not received from the person entitled instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

- § 2 Bortfaller utleveringshindringen før senderens instruksjoner ankommer transportøren, skal godset utleveres til mottakeren. Senderen skal uten opphold underrettes om utleveringen.
- § 3 Nekter mottakeren å motta godset, har senderen rett til å gi instruksjoner selv om han ikke kan vise fraktbrevduplikatet.
- § 4 Oppstår utleveringshindringen etter at mottakeren har endret fraktavtalen i samsvar med artikkel 18 §§ 3 til 5, skal transportøren underrette denne mottaker.

Artikkel 22

Følger av transport- og utleveringshindringer

- § 1 Transportøren har rett til tilbakebetaling av kostnader påløpt i forbindelse med:
- sin innhenting av instruksjoner,
 - utføringen av mottatte instruksjoner,
 - at de innhentede instruksjoner ikke ankommer eller ikke ankommer i tide,
 - at han har tatt en avgjørelse i samsvar med artikkel 20 § 1 uten å ha innhentet instruksjoner,
- med mindre disse kostnadene er påløpt som følge av feil fra hans side. Transportøren kan særlig kreve frakt for den transportvei som er nyttet og nyter godt av de frister som gjelder for denne transportveien.
- § 2 I tilfellene i artikkel 20 § 2 og artikkel 21 § 1, kan transportøren straks losse godset for den berettedes regning. Etter dette anses transporten for avsluttet. Transportøren fører da oppsyn med godset for den berettedes regning. Han kan også betro godset til en tredjemann og er i så fall ikke ansvarlig for annet enn valg av denne tredjemann. Godset fortsetter å være beheftet med de krav som følger av fraktavtalen og med alle andre kostnader.
- § 3 Transportøren kan selge godset uten å vente på instruksjoner fra den berettedede når dette er berettiget ut fra godsets bederfelige karakter eller når oppbevaringskostnadene er uforholdsmessig høye sammenlignet med godsets verdi. I andre tilfeller kan transportøren også selge godset når han innen en rimelig frist ikke har mottatt andre instruksjoner fra den berettedede som med rimelighet kan kreves utført.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 4 If the goods have been sold, the proceeds of sale, after deduction of the costs chargeable against the goods, must be placed at the disposal of the person entitled. If the proceeds of sale are less than those costs, the consignor must pay the difference.
- § 5 The procedure in the case of sale shall be determined by the laws and prescriptions in force at, or by the custom of, the place where the goods are situated.
- § 6 If the consignor, in the case of circumstances preventing carriage or delivery, fails to give instructions within a reasonable time and if the circumstances preventing carriage or delivery cannot be eliminated in accordance with §§ 2 and 3, the carrier may return the goods to the consignor or, if it is justified, destroy them, at the cost of the consignor.

Title III Liability

Article 23

Basis of liability

- § 1 The carrier shall be liable for loss or damage resulting from the total or partial loss of, or damage to, the goods between the time of taking over of the goods and the time of delivery and for the loss or damage resulting from the transit period being exceeded, whatever the railway infrastructure used.
- § 2 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage or the exceeding of the transit period was caused by the fault of the person entitled, by an order given by the person entitled other than as a result of the fault of the carrier, by an inherent defect in the goods (decay, wastage etc.) or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.
- § 3 The carrier shall be relieved of this liability to the extent that the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances :
- a) carriage in open wagons pursuant to the General Conditions of Carriage or when it has been expressly agreed and entered in the consignment note; subject to damage sustained by the goods because of atmospheric influences, goods carried in intermodal transport units and in closed road vehicles carried on wagons shall not be considered as being carried in open wagons; if for the carriage of goods in open wagons, the consignor

§ 4 Er godset blitt solgt, skal salgsbeløpet med fradrag av de kostnader som er belastet godset, stilles til den berettigedes disposisjon. Er salgsbeløpet lavere enn disse kostnader, skal senderen betale differansen.

§ 5 Fremgangsmåten ved salg er fastsatt i de lover og forskrifter som gjelder på det stedet hvor godset oppbevares, eller etter sedvane på stedet.

§ 6 Hvis senderen ved transport- eller utleveringshindring ikke gir instruksjer i tide og hvis transport- eller utleveringshindringen ikke kan fjernes i samsvar med §§ 2 og 3, kan transportøren sende godset tilbake til senderen eller tillintetgjøre det for sistnevntes regning, hvis det er berettiget.

Del III Ansvar

Artikkel 23

Ansvarsgrunnlag

- § 1 Transportøren er ansvarlig for helt eller delvis tap av eller skade på godset i tiden fra det er mottatt til transport og inntil utleveringen, samt for tap som skyldes overskredet leveringsfrist, uansett hvilken jernbaneinfrastruktur som er nyttet.
- § 2 Transportøren er fritatt for dette ansvaret hvis tapet, skaden eller overskredet leveringsfrist skyldes en feil fra den berettigedes side, en ordre fra denne som ikke skyldes en feil fra transportørens side, en særlig svakhet ved godset (indre ødeleggelse, svinn o.l.) eller forhold som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge.
- § 3 Transportøren er fritatt for dette ansvaret når tapet eller skaden er oppstått på grunn av den særlige fare som skyldes en eller flere av følgende årsaker:
- a) transport i åpen vogn i medhold av De alminnelige transportvilkår eller etter uttrykkelig avtale og angitt i fraktbrevet; med forbehold for skader som påføres godset som følge av værforhold, anses gods som er lastet i intermodale transportenheter eller i lukkede veikjøretøyer som transporteres på vogn, ikke som transportert i åpen vogn; nytter senderen presenninger ved transport av gods i åpne vogner, tar transportøren på

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

uses sheets, the carrier shall assume the same liability as falls to him for carriage in open wagons without sheeting, even in respect of goods which, according to the General Conditions of Carriage, are not carried in open wagons;

- b) absence or inadequacy of packaging in the case of goods which by their nature are liable to loss or damage when not packed or when not packed properly;
- c) loading of the goods by the consignor or unloading by the consignee;
- d) the nature of certain goods which particularly exposes them to total or partial loss or damage, especially through breakage, rust, interior and spontaneous decay, desiccation or wastage;
- e) irregular, incorrect or incomplete description or numbering of packages;
- f) carriage of live animals;
- g) carriage which, pursuant to applicable provisions or agreements made between the consignor and the carrier and entered on the consignment note, must be accompanied by an attendant, if the loss or damage results from a risk which the attendant was intended to avert.

seg samme ansvar som denne er pålagt for transport i åpne vogner uten presenninger, selv om det dreier seg om gods som etter De alminnelige transportvilkår ikke skal transporteres i åpne vogner;

- b) manglende eller mangelfull emballasje for gods som etter sin natur er utsatt for tap eller skade når emballasje mangler eller er mangelfull;
- c) lasting av gods utført av senderen eller losing av gods utført av mottakeren;
- d) visse godsslag som på grunn av sin natur er utsatt for helt eller delvis tap eller skade, særlig ved brudd, rust, indre ødeleggelse som skjer av seg selv, uttørking, svinn;
- e) uriktig, unøyaktig eller ufullstendig betegnelse eller nummerering av kolli;
- f) transport av levende dyr;
- g) transport som i medhold av gjeldende bestemmelser eller avtaler mellom senderen og transportøren angitt i fraktbrevet, skal være ledsaget når tapet eller skaden skyldes en fare som ledsagelsen hadde som siktemål å unngå.

Article 24

Liability in case of carriage of railway vehicles as goods

- § 1 In case of carriage of railway vehicles running on their own wheels and consigned as goods, the carrier shall be liable for the loss or damage resulting from the loss of, or damage to, the vehicle or to its removable parts arising between the time of taking over for carriage and the time of delivery and for loss or damage resulting from exceeding the transit period, unless he proves that the loss or damage was not caused by his fault.
- § 2 The carrier shall not be liable for loss or damage resulting from the loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

Article 25

Burden of proof

- § 1 The burden of proving that the loss, damage or exceeding of the transit period was due to one of the causes specified in Article 23 § 2 shall lie on the carrier.

Artikkel 24

Ansvar ved transport av jernbanevogner som gods

- § 1 Ved transport av jernbanevogner på egne hjul som innleveres til transport som gods, svarer transportøren for det tapet som måtte oppstå ved tap av eller skade på vognen eller vognens deler i tiden fra den er mottatt til transport og inntil utleveringen, samt for tap som skyldes overskredet leveringsfrist, med mindre han påviser at tapet ikke skyldes en feil fra hans side.
- § 2 Transportøren svarer ikke for tap som følge av at tilbehør som ikke er innskrevet på begge sider av vognen eller ikke er ført inn i inventarlisten som ledsager vognen, går tapt.

Artikkel 25

Bevisbyrde

- § 1 Bevisbyrden for at tapet, skaden eller overskridelsen av leveringsfristen skyldes en av de årsaker som er fastsatt i artikkel 23 § 2, påhviler transportøren.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 2 When the carrier establishes that, having regard to the circumstances of a particular case, the loss or damage could have arisen from one or more of the special risks referred to in Article 23 § 3, it shall be presumed that it did so arise. The person entitled shall, however, have the right to prove that the loss or damage was not attributable either wholly or in part to one of those risks.

§ 3 The presumption according to § 2 shall not apply in the case provided for in Article 23 § 3, letter a) if an abnormally large quantity has been lost or if a package has been lost.

Article 26

Successive carriers

If carriage governed by a single contract is performed by several successive carriers, each carrier, by the very act of taking over the goods with the consignment note, shall become a party to the contract of carriage in accordance with the terms of that document and shall assume the obligations arising therefrom. In such a case each carrier shall be responsible in respect of carriage over the entire route up to delivery.

Article 27

Substitute carrier

§ 1 Where the carrier has entrusted the performance of the carriage, in whole or in part, to a substitute carrier, whether or not in pursuance of a right under the contract of carriage to do so, the carrier shall nevertheless remain liable in respect of the entire carriage.

§ 2 All the provisions of these Uniform Rules governing the liability of the carrier shall also apply to the liability of the substitute carrier for the carriage performed by him. Articles 36 and 41 shall apply if an action is brought against the servants and any other persons whose services the substitute carrier makes use of for the performance of the carriage.

§ 3 Any special agreement under which the carrier assumes obligations not imposed by these Uniform Rules or waives rights conferred by these Uniform Rules shall be of no effect in respect of the substitute carrier who has not accepted it expressly and in writing. Whether or not the substitute carrier has accepted it, the carrier shall nevertheless remain bound by the obligations or waivers resulting from such special agreement.

§ 2 Når transportøren sannsynliggjør at tapet eller skaden etter omstendighetene kunne ha oppstått på grunn av en eller flere av de spesielle farer som er fastsatt i artikkel 23 § 3, formodes det at tapet eller skaden er oppstått på grunn av en eller flere av disse farer. Den berettigede beholder imidlertid retten til å påvise at tapet ikke, eller ikke utelukkende, skyldes en av disse farer.

§ 3 En formodning etter § 2 gjelder ikke det tilfelle som er fastsatt i artikkel 23 § 3 bokstav a) ved usedvanlig stor manko eller ved tap av hele kolli.

Artikkel 26

Etterfølgende transportører

Når en transport som er gjenstand for en enkelt fraktavtale utføres av flere etterfølgende transportører, deltar hver transportør som tar imot godset med fraktbrevet, i fraktavtalen i samsvar med bestemmelsene i fraktbrevet og påtar seg de forpliktelser som påhviler ham etter fraktbrevet. I dette tilfellet hefter hver transportør for gjennomføringen av transporten på hele strekningen, fram til utleveringen.

Artikkel 27

Stedfortredende transportør

§ 1 Når transportøren har overlatt transporten helt eller delvis til en stedfortredende transportør, enten det skjer i forbindelse med utøvelsen av en rett han har i kraft av fraktavtalen eller ei, står transportøren allikevel ansvarlig for hele transporten.

§ 2 Samtlige bestemmelser i De enhetlige rettsregler som fastlegger transportørens ansvar, gjelder også den stedfortredende transportørens ansvar for den transporten han utfører. Artiklene 36 og 41 kommer til anvendelse når det reises søksmål mot transportørens personale eller andre personer som den stedfortredende transportøren nytter for å få utført transporten.

§ 3 Enhver særavtale som transportøren har inngått og hvor han påtar seg forpliktelser som ikke påhviler ham etter De enhetlige rettsregler eller gir avkall på rettigheter som tilfaller ham etter De enhetlige rettsregler, binder ikke den stedfortredende transportøren, med mindre denne uttrykkelig og skriftlig har akseptert dette. Uansett om den stedfortredende transportøren har akseptert denne avtalen eller ei, er transportøren bundet av de forpliktelser eller frafall av rettigheter som følger av nevnte særavtale.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 4 Where and to the extent that both the carrier and the substitute carrier are liable, their liability shall be joint and several.
- § 5 The aggregate amount of compensation payable by the carrier, the substitute carrier and their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the carriage shall not exceed the limits provided for in these Uniform Rules.
- § 6 This article shall not prejudice rights of recourse which may exist between the carrier and the substitute carrier.

Article 28

Presumption of loss or damage in case of reconsignment

- § 1 When a consignment consigned in accordance with these Uniform Rules has been reconsigned subject to these same Rules and partial loss or damage has been ascertained after that reconsignment, it shall be presumed that it occurred under the latest contract of carriage if the consignment remained in the charge of the carrier and was reconsigned in the same condition as when it arrived at the place from which it was reconsigned.
- § 2 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was not subject to these Uniform Rules, if these Rules would have applied in the case of a through consignment from the first place of consignment to the final place of destination.
- § 3 This presumption shall also apply when the contract of carriage prior to the reconsignment was subject to a convention concerning international through carriage of goods by rail comparable with these Uniform Rules, and when this convention contains the same presumption of law in favour of consignments consigned in accordance with these Uniform Rules.

Article 29

Presumption of loss of the goods

- § 1 The person entitled may, without being required to furnish further proof, consider the goods as lost when they have not been delivered to the consignee or placed at his disposal within thirty days after the expiry of the transit periods.
- § 2 The person entitled may, on receipt of the payment of compensation for the goods lost, make a written request to be notified without delay

- § 4 Når og hvis transportøren og den stedfortredende transportøren er ansvarlige, står de solidarisk ansvarlig.
- § 5 Det samlede erstatningsbeløp som skal betales av transportøren, den stedfortredende transportøren samt deres personale eller andre personer som de nytter for å få utført transporten, kan ikke overskride de begrensninger som er satt i De enhetlige rettsregler.
- § 6 Denne artikkel rammer ikke den regressrett som kan finnes mellom transportøren og den stedfortredende transportøren.

Artikkel 28

Formodning om tap eller skade ved videresending

- § 1 Er en sending som er ekspedert i samsvar med De enhetlige rettsregler blitt videresendt etter de samme regler og det etter videresendingen blir fastslått delvis tap eller skade, formodes det at det delvise tapet eller skaden er oppstått under den siste fraktavtalen hvis sendingen hele tiden har vært i transportørens varetekt og er blitt videresendt uendret slik den kom til videre-sendingsstedet.
- § 2 Denne formodningen gjelder også når fraktavtalen som lå foran videresendingen ikke var underlagt De enhetlige rettsregler, hvis disse kunne ha vært anvendt ved direkte ekspedisjon mellom første sendersted og siste bestemmelsessted.
- § 3 Denne formodningen gjelder dessuten når fraktavtalen som lå foran videresendingen var underlagt en internasjonal overenskomst for gjennomgående internasjonal jernbanetransport av gods som etter sin natur kan sammenliknes med De enhetlige rettsregler, når denne overenskomsten inneholder en samme rettsformodning til fordel for senderen ekspedert i samsvar med De enhetlige rettsregler.

Artikkel 29

Formodning om at gods er gått tapt

- § 1 Den berettigede kan, uten å måtte legge fram andre bevis, betrakte godset som tapt når det ikke er blitt utlevert mottakeren eller stilt til hans disposisjon innen 30 dager etter utløpet av leveringsfristen.
- § 2 Den berettigede kan når han får erstatningen for det tapte godset, skriftlig forlange å bli underrettet uten opphold hvis godset finnes igjen i

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

should the goods be recovered within one year after the payment of compensation. The carrier shall acknowledge such request in writing.

- § 3 Within thirty days after receipt of a notification referred to in § 2, the person entitled may require the goods to be delivered to him against payment of the costs resulting from the contract of carriage and against refund of the compensation received, less, where appropriate, costs which may have been included therein. Nevertheless he shall retain his rights to claim compensation for exceeding the transit period provided for in Articles 33 and 35.
- § 4 In the absence of the request referred to in § 2 or of instructions given within the period specified in § 3, or if the goods are recovered more than one year after the payment of compensation, the carrier shall dispose of them in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the goods are situated.

Article 30

Compensation for loss

- § 1 In case of total or partial loss of the goods, the carrier must pay, to the exclusion of all other damages, compensation calculated according to the commodity exchange quotation or, if there is no such quotation, according to the current market price, or if there is neither such quotation nor such price, according to the usual value of goods of the same kind and quality on the day and at the place where the goods were taken over.
- § 2 Compensation shall not exceed 17 units of account per kilogramme of gross mass short.
- § 3 In case of loss of a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or the intermodal transport unit, or their removable parts, on the day and at the place of loss. If it is impossible to ascertain the day or the place of the loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been taken over by the carrier.
- § 4 The carrier must, in addition, refund the carriage charge, customs duties already paid and other sums paid in relation to the carriage of the goods lost except excise duties for goods carried under a procedure suspending those duties.

løpet av et år etter at erstatningen er utbetalt. Transportøren bekrefter dette kravet skriftlig.

- § 3 Innen 30 dager etter mottatt underretning som fastsatt i § 2, kan den berettigede kreve at godset skal utleveres ham mot betaling av de kostnader som følger av fraktavtalen og mot tilbakebetaling av mottatt erstatning med fradrag av de kostnader som eventuelt måtte være innbefattet i denne erstatningen. Han beholder imidlertid sine rettigheter til erstatning for overskredet leveringsfrist fastsatt i artiklene 33 og 35.
- § 4 I mangel av krav som fastsatt i § 2 eller instruks gitt innen utløpet av den frist som er fastsatt i § 3, eller hvis godset finnes igjen senere enn et år etter at erstatning er utbetalt, disponerer transportøren over det i samsvar med gjeldende rett på det stedet hvor godset befinner seg.

Artikkel 30

Erstatning ved tap

- § 1 Ved helt eller delvis tap av gods skal transportøren uten ytterligere skadeserstatning betale en erstatning beregnet etter børspris, eller i mangel av børspris, etter markedspris, eller i mangel av begge disse priser, etter den alminnelige verdi for gods av samme art og kvalitet på den dag og det sted godset ble mottatt til transport.
- § 2 Erstatningen kan ikke overstige 17 regneenheter for hvert manglende kilogram av bruttovekten.
- § 3 Ved tap av en jernbanevogn på egne hjul som er innlevert til transport som gods eller av en intermodal transportenhet eller deres bestanddeler, er erstatningen, uten ytterligere skadeserstatning, begrenset til vognens, den intermodale transportenhetens eller delenes alminnelige verdi på den dag og det sted de ble mottatt til transport.
- § 4 Transportøren skal dessuten tilbakebetale frakten, tollavgiftene og andre kostnader som er betalt for transporten av det bortkomne godset, med unntak av avgifter på gods som er fritatt for avgifter under transport.

*Article 31***Liability for wastage in transit**

- § 1 In respect of goods which, by reason of their nature, are generally subject to wastage in transit by the sole fact of carriage, the carrier shall only be liable to the extent that the wastage exceeds the following allowances, whatever the length of the route:
- a) two per cent of the mass for liquid goods or goods consigned in a moist condition;
 - b) one per cent of the mass for dry goods.
- § 2 The limitation of liability provided for in § 1 may not be invoked if, having regard to the circumstances of a particular case, it is proved that the loss was not due to causes which would justify the allowance.
- § 3 Where several packages are carried under a single consignment note, the wastage in transit shall be calculated separately for each package if its mass on consignment is shown separately on the consignment note or can be ascertained otherwise.
- § 4 In case of total loss of goods or in case of loss of a package, no deduction for wastage in transit shall be made in calculating the compensation.
- § 5 This Article shall not derogate from Articles 23 and 25.

*Article 32***Compensation for damage**

- § 1 In case of damage to goods, the carrier must pay compensation equivalent to the loss in value of the goods, to the exclusion of all other damages. The amount shall be calculated by applying to the value of the goods defined in accordance with Article 30 the percentage of loss in value noted at the place of destination.
- § 2 The compensation shall not exceed :
- a) if the whole consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable in case of total loss;
 - b) if only part of the consignment has lost value through damage, the amount which would have been payable had that part been lost.
- § 3 In case of damage to a railway vehicle running on its own wheels and consigned as goods, or of an intermodal transport unit, or of their removable parts, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount payable in case of loss.

*Artikkel 31***Ansvar ved svinn underveis**

- § 1 For gods som etter sin natur generelt er utsatt for svinn under transport som kun skyldes transportøren, er denne bare ansvarlig for den delen av svinnet som overskrider prosentsatserne nedenfor, uansett hvilken strekning som er nyttet til transporten:
- a) 2% av vekten for flytende varer eller varer som mottas i fuktig tilstand;
 - b) 1% av vekten for tørre varer.
- § 2 Ansvarsbegrensingen fastsatt i § 1 kan ikke påberopes hvis det etter omstendighetene påvises at tapet ikke skyldes de årsaker som har vært grunnlaget for toleransegrensene.
- § 3 Blir flere kolli transportert på samme fraktbrev, beregnes svinn oppstått underveis for hvert kolli, hvis vekten ved avsendelse er ført særskilt for hvert kolli i fraktbrevet eller kan fastsettes på annen måte.
- § 4 Ved totaltap av godset eller ved tap av enkelte kolli, gjøres ikke fradrag for svinn oppstått underveis ved beregning av erstatningen.
- § 5 Denne artikkel medfører ingen unntak fra artiklene 23 og 25.

*Artikkel 32***Erstatning ved skade**

- § 1 Når gods blir skadet skal transportøren, uten ytterligere skadeserstatning, betale en erstatning som tilsvare verdiforringelsen av godset. Dette beløp beregnes ved å nytte på godsets verdi fastsatt i samsvar med artikkel 30, den prosentsats som verdiforringelsen fastslås til på bestemmelsesstedet.
- § 2 Erstatningen kan ikke overstige:
- a) hvis hele sendingen er verdiforringet ved skaden, det beløp som skulle ha vært utbetalt om hele sendingen var kommet bort;
 - b) hvis bare en del av sendingen er verdiforringet ved skaden, det beløp som skulle ha vært utbetalt hvis den verdiforringede delen var kommet bort.
- § 3 Ved skade på en jernbanevogn på egne hjul som er innlevert til transport som gods eller på en intermodal transportenhet eller deres bestanddeler, er erstatningen, uten ytterligere skadeserstatning, begrenset til kostnadene ved å sette disse i stand igjen. Erstatningen kan ikke overstige det beløpet som utbetales ved tap.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 4 The carrier must also refund the costs provided for in Article 30 § 4, in the proportion set out in § 1.

Article 33

Compensation for exceeding the transit period

- § 1 If loss or damage results from the transit period being exceeded, the carrier must pay compensation not exceeding four times the carriage charge.
- § 2 In case of total loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not be payable in addition to that provided for in Article 30.
- § 3 In case of partial loss of the goods, the compensation provided for in § 1 shall not exceed four times the carriage charge in respect of that part of the consignment which has not been lost.
- § 4 In case of damage to the goods, not resulting from the transit period being exceeded, the compensation provided for in § 1 shall, where appropriate, be payable in addition to that provided for in Article 32.
- § 5 In no case shall the total of compensation provided for in § 1 together with that provided for in Articles 30 and 32 exceed the compensation which would be payable in case of total loss of the goods.
- § 6 If, in accordance with Article 16 § 1, the transit period has been established by agreement, other forms of compensation than those provided for in § 1 may be so agreed. If, in this case, the transit periods provided for in Article 16 §§ 2 to 4 are exceeded, the person entitled may claim either the compensation provided for in the agreement mentioned above or that provided for in §§ 1 to 5.

Article 34

Compensation in case of declaration of value

The consignor and the carrier may agree that the consignor shall declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit provided for in Article 30 § 2. In such a case the amount declared shall be substituted for that limit.

Article 35

Compensation in case of interest in delivery

The consignor and the carrier may agree that the consignor may declare, by entering an amount in fi-

§ 4 Transportøren skal dessuten tilbakebetale de kostnader som er fastsatt i artikkel 30 § 4 i det forhold som er bestemt i § 1.

Artikkel 33

Erstatning ved overskridelse av leveringsfristen

- § 1 Hvis et tap, herunder en skade, skyldes overskredet leveringsfrist, skal transportøren betale en erstatning som ikke må overstige firedobbel frakt.
- § 2 Ved totaltap av godset blir den erstatning som er fastsatt i § 1 ikke utbetalt i tillegg til den erstatning som er fastsatt i § 30.
- § 3 Ved delvis tap av godset kan den erstatning som er fastsatt i § 1 ikke overstige firedobbel frakt for den del av sendingen som ikke er tapt.
- § 4 Ved skade på godset som ikke skyldes overskredet leveringsfrist, blir den erstatning som er fastsatt i § 1 eventuelt utbetalt i tillegg til den erstatning som er fastsatt i artikkel 32.
- § 5 Ikke i noe tilfelle kan summen av de erstatninger som er fastsatt i § 1 og i artiklene 30 og 32 være høyere enn erstatningen for totaltap av godset.
- § 6 Når leveringsfristen er fastsatt i avtale i samsvar med artikkel 16 § 1, kan avtalen fastsette andre erstatningsmåter enn de som er fastsatt i § 1. Hvis leveringsfristene fastsatt i artikkel 16 §§ 2 til 4 i dette tilfelle er overskredet, kan den berettigede forlange erstatning enten som fastsatt i ovennevnte avtale eller som fastsatt i § 1 til 5.

Artikkel 34

Erstatning ved verdiangivelse

Senderen og transportøren kan avtale at senderen på fraktbrevet oppgir en verdi på godset som er høyere enn den begrensning som er fastsatt i artikkel 30 § 2. I så fall erstatter den oppgitte verdien denne begrensningen.

Artikkel 35

Erstatning ved erklæring om interesse i leveringen

Senderen og transportøren kan avtale at senderen på fraktbrevet angir et tallbeløp for spesialinteresse

gures in the consignment note, a special interest in delivery, in case of loss, damage or exceeding of the transit period. In case of a declaration of interest in delivery further compensation for loss or damage proved may be claimed, in addition to the compensation provided for in Articles 30, 32 and 33, up to the amount declared.

Article 36

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 15 § 3, Article 19 §§ 6 and 7, Article 30 and Articles 32 to 35 shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the carrier has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 37

Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of the compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of the claim provided for in Article 43 or, if no such claim has been made, from the day on which legal proceedings were instituted.
- § 3 If the person entitled does not submit to the carrier, within a reasonable time allotted to him, the supporting documents required for the amount of the claim to be finally settled, no interest shall accrue between the expiry of the time allotted and the actual submission of such documents.

Article 38

Liability in respect of rail-sea traffic

- § 1 In rail-sea carriage by the services referred to in Article 24 § 1 of the Convention any Member State may, by requesting that a suitable note be included in the list of services to which these Uniform Rules apply, add the following grounds for exemption from liability in their entirety to those provided for in Article 23 :
- a) fire, if the carrier proves that it was not caused by his act or default, or that of the mas-

i leveringen i tilfelle tap eller skade eller overskridelse av leveringsfristen. Ved erklæring om interesse i leveringen, kan det foruten de erstatninger som er fastsatt i artiklene 30, 32 og 33, også forlanges erstatning for det videre tap som kan påvises inntil størrelsen av det interessebeløp som er tegnet.

Artikkel 36

Bortfall av retten til å påberope seg ansvarsbegrensning

Ansvarsbegrensningene fastsatt i artikkel 15 § 3, artikkel 19 §§ 6 og 7 og artiklene 30, 32 til 35 gjelder ikke hvis det er påvist at tapet skyldes en handling eller en forsømmelse fra transportørens side enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller skade eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 37

Omregning og renter

- § 1 Når beregning av erstatningen medfører at beløpet i utenlandsk valuta må regnes om, skal kursen på dagen og stedet for utbetalingen av erstatningen nyttes ved omregningen.
- § 2 Den berettigede kan forlange 5 % renter p.a. av erstatningsbeløpet f.o.m. dagen for reklamasjon fastsatt i artikkel 43 eller hvis det ikke foreligger reklamasjon, fra den dag søksmål blir reist.
- § 3 Hvis den berettigede innen en passende frist som er fastsatt for ham, ikke legger fram for transportøren de nødvendige underlagsdokumenter for avsluttende behandling av reklamasjonen, løper rentene ikke mellom utløpet av denne fristen og inntil underlagene faktisk innleveres.

Artikkel 38

Ansvar ved jernbane-sjøtransport

- § 1 Ved jernbane-sjøtransporter over sjølinjer som er nevnt i artikkel 24 § 1 i overenskomsten, kan enhver stat til de grunner for ansvarsfritak som er fastsatt i artikkel 23, tilføye samtlige etterfølgende fritaksgrunner, idet den forlanger at nødvendig merknad skal inntas i den strekningslisten som er underlagt De enhetlige rettsregler:
- a) brann, hvis transportøren påviser at brannen ikke er oppstått ved handlinger eller feil

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ter, a mariner, the pilot or the carriers servants;

- b) saving or attempting to save life or property at sea;
- c) loading of goods on the deck of the ship, if they are so loaded with the consent of the consignor given on the consignment note and are not in wagons;
- d) perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters.

§ 2 The carrier may only avail himself of the grounds for exemption referred to in § 1 if he proves that the loss, damage or exceeding the transit period occurred in the course of the journey by sea between the time when the goods were loaded on board the ship and the time when they were unloaded from the ship.

§ 3 When the carrier relies on the grounds for exemption referred to in § 1, he shall nevertheless remain liable if the person entitled proves that the loss, damage or exceeding the transit period is due to the fault of the carrier, the master, a mariner, the pilot or the carriers servants.

§ 4 Where a sea route is served by several undertakings included in the list of services in accordance with Article 24 § 1 of the Convention, the liability regime applicable to that route must be the same for all those undertakings. In addition, where those undertakings have been included in the list at the request of several Member States, the adoption of this regime must be the subject of prior agreement between those States.

§ 5 The measures taken in accordance with §§ 1 and 4 shall be notified to the Secretary General. They shall come into force at the earliest at the expiry of a period of thirty days from the day on which the Secretary General notifies them to the other Member States. Consignments already in transit shall not be affected by such measures.

som skyldes ham, kapteinen, mannskapet, losen eller andre personer ansatt hos ham;

- b) redning eller forsøk på redning av liv eller eiendom til sjøs;
- c) lasting av gods på dekk på skip, hvis senderen ved merknad i fraktbrevet har gått med på dette, og godset ikke blir transportert på jernbanevogn;
- d) farer eller ulykker på havet eller i andre seilbare farvann.

§ 2 Transportøren kan bare påberope seg de fritaksgrunner som er nevnt i § 1 hvis han kan påvise at tapet, skaden eller overskridelsen av leveringsfristen er oppstått på sjøstrekningen i tiden fra lastingen av godset ombord i skipet og inntil lossingen fra skipet.

§ 3 Når transportøren påberoper seg de fritaksgrunner som er nevnt i § 1, er han allikevel ansvarlig hvis den berettigede påviser at tapet, skaden eller overskridelsen av leveringsfristen skyldes en feil fra transportørens, kapteinens, mannskapets eller losens side eller fra personer ansatt hos transportøren.

§ 4 Blir samme sjøstrekning trafikkert av flere selskaper som er opptatt i strekningslisten i samsvar med artikkel 24 § 1 i overenskomsten, skal samme ansvarsbestemmelser gjelde på denne strekningen for alle selskapene. Er disse selskapene opptatt i listen på anmodning fra flere medlemsstater, må det dessuten på forhånd være oppnådd enighet mellom disse statene om å nytte disse ansvarsbestemmelsene.

§ 5 De tiltak som treffes i samsvar med §§ 1 og 4 skal meddeles Generalsekretæren. De trer i kraft tidligst 30 dager etter datoen for den meldingen Generalsekretæren sender andre medlemsstater om disse tiltak. Sendinger som er underveis, berøres ikke av nevnte tiltak.

Article 39

Liability in case of nuclear incidents

The carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

Artikkel 39

Ansvar ved kjernefysisk uhell

Transportøren er fritatt for det ansvar han er pålagt i medhold av De enhetlige rettsregler, når tapet eller skaden skyldes kjernefysisk uhell og det ifølge en stats gjeldende rett om ansvarsforhold innen det kjernefysiske området, er den som driver kjernefysiske anlegg, eller dennes stedfortreder, som er ansvarlig for tapet.

*Article 40***Persons for whom the carrier is liable**

The carrier shall be liable for his servants and other persons whose services he makes use of for the performance of the carriage, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions. The managers of the railway infrastructure on which the carriage is performed shall be considered as persons whose services the carrier makes use of for the performance of the carriage.

*Article 41***Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the servants or other persons for whom the carrier is liable pursuant to Article 40.

Title IV Assertion of Rights*Article 42***Ascertainment of partial loss or damage**

§ 1 When partial loss or damage is discovered or presumed by the carrier or alleged by the person entitled, the carrier must without delay, and if possible in the presence of the person entitled, draw up a report stating, according to the nature of the loss or damage, the condition of the goods, their mass and, as far as possible, the extent of the loss or damage, its cause and the time of its occurrence.

§ 2 A copy of the report must be supplied free of charge to the person entitled.

§ 3 Should the person entitled not accept the findings in the report, he may request that the condition and mass of the goods and the cause and amount of the loss or damage be ascertained by an expert appointed either by the parties to the contract of carriage or by a court or tribunal. The procedure to be followed shall be governed by the laws and prescriptions of the State in which such ascertainment takes place.

*Artikkel 40***Personer som transportøren er ansvarlig for**

Transportøren er ansvarlig for sitt personale og andre personer som han nytter for å utføre transporten når dette personalet eller disse personene handler i embeds medfør. Forvaltere av den jernbaneinfrastrukturen som transporten utføres på, betraktes som personer som nyttes av transportøren for å få utført transporten.

*Artikkel 41***Andre krav**

§ 1 I alle tilfeller hvor De enhetlige rettsregler finner anvendelse, kan erstatningskrav, uansett hvilket rettsgrunnlag de måtte hvile på, bare gjøres gjeldende mot transportøren på de vilkår og med de begrensninger som følger av de Enhetlige rettsregler.

§ 2 Det samme gjelder for ethvert krav mot ansatte og andre personer som transportøren er ansvarlig for i medhold av artikkel 40.

Del IV Utøvelse av rettigheter*Artikkel 42***Protokoll som konstaterer delvis tap eller skade**

§ 1 Når delvis tap av eller skade oppdages eller formodes av transportøren eller påstås av den berettigede, skal transportøren, uten opphold og om mulig i nærvær av den berettigede, utarbeide en protokoll som ut fra skadens art fastslår godsets tilstand og vekt og så langt som mulig skadens omfang, årsak og tidspunktet da den oppstod.

§ 2 En kopi av protokollen skal overleveres den berettigede gratis.

§ 3 Hvis den berettigede ikke godtar det som er anført i protokollen, kan han forlange at godsets tilstand og vekt samt årsaken og tapsbeløpet fastslås av en sakkyndig oppnevnt av partene i fraktavtalen eller av retten. Fremgangsmåten er underlagt lover og forskrifter i den staten hvor denne konstateringen finner sted.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Article 43

Claims

- § 1 Claims relating to the contract of carriage must be addressed in writing to the carrier against whom an action may be brought.
- § 2 A claim may be made by persons who have the right to bring an action against the carrier.
- § 3 To make the claim the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods.
- § 4 To make the claim the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.
- § 5 The consignment note, the duplicate and any other documents which the person entitled thinks fit to submit with the claim must be produced either in the original or as copies, the copies, where appropriate, duly certified if the carrier so requests.
- § 6 On settlement of the claim the carrier may require the production, in the original form, of the consignment note, the duplicate or the cash on delivery voucher so that they may be endorsed to the effect that settlement has been made.

Article 44

Persons who may bring an action against the carrier

- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought :
- a) by the consignor, until such time as the consignee has
 1. taken possession of the consignment note,
 2. accepted the goods, or
 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3;
 - b) by the consignee, from the time when he has
 1. taken possession of the consignment note,
 2. accepted the goods, or
 3. asserted his rights pursuant to Article 17 § 3 or Article 18 § 3.
- § 2 The right of the consignee to bring an action shall be extinguished from the time when the person designated by the consignee in accordance with Article 18 § 5 has taken possession of the consignment note, accepted the goods or asserted his rights pursuant to Article 17 § 3.

Artikkel 43

Reklamasjoner

- § 1 Reklamasjoner etter fraktavtalen skal sendes skriftlig til den transportøren som søksmålet kan reises mot.
- § 2 Rett til å fremsette reklamasjon har de personer som har rett til å reise søksmål mot transportøren.
- § 3 Når senderen leverer en reklamasjon, skal han legge fram fraktbrevduplikatet. I mangel av dette skal han legge fram mottakerens samtykke eller påvise at denne har nektet å motta sendingen.
- § 4 Når mottakeren leverer en reklamasjon, skal han legge fram fraktbrevet, hvis det er overlevert ham.
- § 5 Fraktbrevet, duplikatet og øvrige dokumenter som den berettigede anser det hensiktsmessig å vedlegge reklamasjonen, skal være i original eller kopi, eventuelt behørig bekreftede kopier, hvis transportøren forlanger det.
- § 6 Ved avsluttende behandling av reklamasjonen, kan transportøren forlange fremlagt i original fraktbrevet, duplikatet eller etterkravsbeviset, for å anmerke avgjørelsen på disse.

Artikkel 44

Personer som kan saksøke transportøren

- § 1 Med forbehold for §§ 3 og 4, kan søksmål på grunnlag av fraktavtalen anlegges av:
- a) senderen inntil det tidspunktet hvor mottakeren har
 1. innløst fraktbrevet,
 2. mottatt godset, eller
 3. gjort gjeldende sin rett i medhold av artikkel 17 § 3 eller artikkel 18 § 3;
 - b) mottakeren fra det tidspunktet hvor han har
 1. innløst fraktbrevet,
 2. mottatt godset, eller
 3. gjort gjeldende sin rett i medhold av artikkel 17 § 3 eller artikkel 18 § 3.
- § 2 Mottakerens søksmålsrett opphører så snart den person mottakeren har utpekt i samsvar med artikkel 18 § 5, har innløst fraktbrevet, har mottatt godset eller har gjort sin rett gjeldende i medhold av artikkel 17 § 3.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may only be brought by the person who made the payment.
- § 4 An action in respect of cash on delivery payments may only be brought by the consignor.
- § 5 In order to bring an action the consignor must produce the duplicate of the consignment note. Failing this he must produce an authorisation from the consignee or furnish proof that the consignee has refused to accept the goods. If necessary, the consignor must prove the absence or the loss of the consignment note.
- § 6 In order to bring an action the consignee must produce the consignment note if it has been handed over to him.

Article 45

Carriers against whom an action may be brought

- § 1 Subject to §§ 3 and 4 actions based on the contract of carriage may be brought only against the first carrier, the last carrier or the carrier having performed the part of the carriage on which the event giving rise to the proceedings occurred.
- § 2 When, in the case of carriage performed by successive carriers, the carrier who must deliver the goods is entered with his consent on the consignment note, an action may be brought against him in accordance with § 1 even if he has received neither the goods nor the consignment note.
- § 3 An action for the recovery of a sum paid pursuant to the contract of carriage may be brought against the carrier who has collected that sum or against the carrier on whose behalf it was collected.
- § 4 An action in respect of cash on delivery payments may be brought only against the carrier who has taken over the goods at the place of consignment.
- § 5 An action may be brought against a carrier other than those specified in §§ 1 to 4 when instituted by way of counter-claim or by way of exception in proceedings relating to a principal claim based on the same contract of carriage.
- § 6 To the extent that these Uniform Rules apply to the substitute carrier, an action may also be brought against him.
- § 7 If the plaintiff has a choice between several carriers, his right to choose shall be extinguished as soon as he brings an action against any one of them; this shall also apply if the plaintiff has a choice between one or more carriers and a substitute carrier.

- § 3 Søksmål om tilbakebetaling av beløp som er blitt betalt i medhold av fraktavtalen, kan bare anlegges av den som har betalt beløpet.
- § 4 Søksmål i anledning etterkrav kan bare anlegges av senderen.
- § 5 Ved søksmål skal senderen legge fram fraktbrevduplikatet. I mangel av dette, skal han legge fram samtykke fra mottakeren eller godtgjøre at denne har nektet å motta sendingen. Senderen skal om nødvendig påvise at fraktbrevet ikke eksisterer eller er gått tapt.
- § 6 Ved søksmål skal mottakeren legge fram fraktbrevet, hvis det er overlevert ham.

Artikkel 45

Transportører som kan saksøkes

- § 1 Søksmål på grunnlag av fraktavtalen kan, med forbehold for §§ 3 og 4, bare reises mot den første eller siste transportøren eller mot den transportøren som utførte transporten på den strekningen hvor den hendelsen søksmålet grunner seg på, inntraff.
- § 2 I tilfelle transporten utføres av flere etterfølgende transportører og den transportøren som skal utlevere godset har samtykket i å bli ført opp på fraktbrevet, kan denne saksøkes i samsvar med § 1 selv om han ikke har mottatt verken godset eller fraktbrevet.
- § 3 Søksmål om tilbakebetaling av beløp som er betalt i medhold av fraktavtalen, kan reises mot den transportøren som har innkrevd beløpet eller mot den transportøren beløpet er innkrevd for.
- § 4 Søksmål i anledning av etterkrav kan bare reises mot den transportøren som har mottatt godset til transport ved avsendelsesstedet.
- § 5 Søksmål kan reises mot en annen transportør enn dem som er nevnt i §§ 1 til 4 når det fremmes som motsøksmål eller innsigelse i prosessen angående et hovedsøksmål grunnet på samme fraktavtale.
- § 6 I den utstrekning De enhetlige rettsregler finner anvendelse på den stredfortredende transportøren, kan også denne saksøkes.
- § 7 Har saksøkeren valget mellom flere transportører, opphører valgretten når saken er reist mot en av dem; det samme gjelder hvis saksøkeren har valget mellom en eller flere transportører og en stedfortredende transportør.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Article 46

Forum

§ 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of Member States designated by agreement between the parties or before the courts or tribunals of a State on whose territory

- a) the defendant has his domicile or habitual residence, his principal place of business or the branch or agency which concluded the contract of carriage, or
- b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated.

Other courts or tribunals may not be seized.

§ 2 Where an action based on these Uniform Rules is pending before a court or tribunal competent pursuant to § 1, or where in such litigation a judgment has been delivered by such a court or tribunal, no new action may be brought between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the State in which the new action is brought.

Article 47

Extinction of right of action

§ 1 Acceptance of the goods by the person entitled shall extinguish all rights of action against the carrier arising from the contract of carriage in case of partial loss, damage or exceeding of the transit period.

§ 2 Nevertheless, the right of action shall not be extinguished :

- a) in case of partial loss or damage, if
 1. the loss or damage was ascertained in accordance with Article 42 before the acceptance of the goods by the person entitled;
 2. the ascertainment which should have been carried out in accordance with Article 42 was omitted solely through the fault of the carrier;
- b) in case of loss or damage which is not apparent whose existence is ascertained after acceptance of the goods by the person entitled, if he
 1. asks for ascertainment in accordance with Article 42 immediately after discovery of the loss or damage and not later than seven days after the acceptance of the goods, and

Artikkel 46

Myndighet

§ 1 Søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler kan reises ved domstoler i medlemsstatene som partene i fellesskap har utpekt eller ved domstolen til den stat hvor:

- a) saksøkte har sin bopel eller vanlige bosted, sitt hovedkontor eller den filial eller det foretak som har inngått fraktavtalen, eller
- b) stedet hvor godset ble mottatt eller utleveringen skal skje, ligger.

Det kan ikke reises sak for andre domstoler.

§ 2 Når et søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler verserer for en kompetent domstol ifølge § 1, eller en slik domstol har avsagt dom i et slikt tvistemål, kan det ikke reises nytt søksmål i samme sak mellom de samme partene med mindre avgjørelsen som ble truffet av den domstolen som det første søksmålet ble reist for, ikke kan fullbyrdes i den staten hvor det nye søksmålet reises.

Artikkel 47

Bortfall av krav

§ 1 Når godset er mottatt av den berettigede, bortfaller alle krav i.h.t. fraktavtalen mot transportøren for delvis tap, skade eller overskridelse av leveringsfrist.

§ 2 Kravet faller imidlertid ikke bort:

- a) ved delvis tap eller skade, hvis
 1. tapet eller skaden er fastslått i samsvar med artikkel 42 før den berettigede har mottatt godset;
 2. konstateringen som skulle ha vært gjort i samsvar med artikkel 42 bare er blitt unnlatt på grunn av feil fra transportørens side;
- b) ved skade som ikke er synlig, og som først fastslås etter at den berettigede har mottatt godset, hvis han
 1. ber om konstatering i samsvar med artikkel 42 umiddelbart etter at skaden er oppdaget og senest innen 7 dager etter at godset er mottatt, og

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

2. in addition, proves that the loss or damage occurred between the time of taking over and the time of delivery;
- c) in cases where the transit period has been exceeded, if the person entitled has, within sixty days, asserted his rights against one of the carriers referred to in Article 45 § 1;
- d) if the person entitled proves that the loss or damage results from an act or omission, done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

§ 3 If the goods have been reconsigned in accordance with Article 28 rights of action in case of partial loss or in case of damage, arising from one of the previous contracts of carriage, shall be extinguished as if there had been only a single contract of carriage.

Article 48

Limitation of actions

§ 1 The period of limitation for an action arising from the contract of carriage shall be one year. Nevertheless, the period of limitation shall be two years in the case of an action

- a) to recover a cash on delivery payment collected by the carrier from the consignee;
- b) to recover the proceeds of a sale effected by the carrier;
- c) for loss or damage resulting from an act or omission done with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result;
- d) based on one of the contracts of carriage prior to the reconsignment in the case provided for in Article 28.

§ 2 The period of limitation shall run for actions

- a) for compensation for total loss, from the thirtieth day after expiry of the transit period;
- b) for compensation for partial loss, damage or exceeding of the transit period, from the day when delivery took place;
- c) in all other cases, from the day when the right of action may be exercised.

The day indicated for the commencement of the period of limitation shall not be included in the period.

§ 3 The period of limitation shall be suspended by a claim in writing in accordance with Article 43 until the day that the carrier rejects the claim by

2. dessuten påviser at skaden er oppstått mellom mottakelsen til transport og utleveringen;

- c) for overskredet leveringsfrist, hvis den berettigede innen en frist på 60 dager gjør sine rettigheter gjeldende overfor en av de transportører som er nevnt i artikkel 45 § 1;
- d) hvis den berettigede påviser at skaden skyldes en handling eller en forsømmelse fra transportørens side enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller skade eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

§ 3 Hvis godset er blitt videresendt i samsvar med artikkel 28, bortfaller krav på erstatning for delvis tap eller skade som stammer fra en av de tidligere fraktavtalene, som om det gjaldt en eneste fraktavtale.

Artikkel 48

Foreldelse

§ 1 Krav etter fraktavtalen foreldes etter ett år. Foreldelsesfristen er imidlertid to år ved krav:

- a) om utbetaling av etterkrav som transportøren har oppkrevd hos mottakeren;
- b) om utbetaling av overskudd ved salg foretatt av transportøren;
- c) på grunn av et tap eller en skade som følge av en handling eller en forsømmelse enten i den hensikt å forårsake et slikt tap eller skade eller uaktsomt og med den bevissthet at et slikt tap eller skade sannsynligvis ville oppstå;
- d) som grunner seg på en av de fraktavtaler som ligger forut for videresendingen, i tilfelle som fastsatt i artikkel 28.

§ 2 Foreldelsen løper ved krav:

- a) om erstatning ved totaltap: fra 30. dag etter at leveringsfristen er utløpt;
- b) om erstatning ved delvis tap, skade eller overskridelse av leveringsfristen, fra den dag hvor utleveringen har funnet sted;
- c) i alle andre tilfeller: fra den dag hvor rettigheten kan utøves.

Den dag som er angitt som utgangspunkt for foreldelsen, medregnes ikke i noe tilfelle i fristen.

§ 3 Når skriftlig reklamasjon i samsvar med artikkel 43 er innlevert, avbrytes foreldelsen inntil den dag transportøren skriftlig avslår reklama-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

notification in writing and returns the documents submitted with it. If part of the claim is admitted, the period of limitation shall start to run again in respect of the part of the claim still in dispute. The burden of proof of receipt of the claim or of the reply and of the return of the documents shall lie on the party who relies on those facts. The period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

§ 4 A right of action which has become time-barred may not be exercised further, even by way of counter-claim or relied upon by way of exception.

§ 5 Otherwise, the suspension and interruption of periods of limitation shall be governed by national law.

Title V Relations between Carriers

Article 49

Settlement of accounts

§ 1 Any carrier who has collected or ought to have collected, either at departure or on arrival, charges or other costs arising out of the contract of carriage must pay to the carriers concerned their respective shares. The methods of payment shall be fixed by agreement between the carriers.

§ 2 Article 12 shall also apply to the relations between successive carriers.

Article 50

Right of recourse

§ 1 A carrier who has paid compensation pursuant to these Uniform Rules shall have a right of recourse against the carriers who have taken part in the carriage in accordance with the following provisions:

- a) the carrier who has caused the loss or damage shall be solely liable for it;
- b) when the loss or damage has been caused by several carriers, each shall be liable for the loss or damage he has caused; if such distinction is impossible, the compensation shall be apportioned between them in accordance with letter c);
- c) if it cannot be proved which of the carriers has caused the loss or damage, the compensation shall be apportioned between all the carriers who have taken part in the carriage, except those who prove that the loss or damage was not caused by them; such apportionment shall be made in accordance with the following provisions:

sjonen og leverer de vedlagte underlagene tilbake. Blir reklamasjonen delvis godtatt, begynner foreldelsen igjen å løpe for den omtvistede delen av reklamasjonen. Bevisbyrden for at reklamasjonen er mottatt eller svaret på den, og bevisbyrden for tilbakelevering av underlagene, påhviler den som påberoper seg dette. Ytterligere reklamasjoner som gjelder samme gjensstand, avbryter ikke foreldelsen.

§ 4 Krav som er foreldet, kan ikke reises på ny, heller ikke i form av motsøksmål eller innsigelse.

§ 5 For øvrig er suspensjon og avbrytelse av foreldelsen regulert i nasjonal rett.

Del V Transportørenes innbyrdes forhold

Artikkel 49

Avregning

§ 1 Enhver transportør som enten ved innlevering eller utlevering av gods har eller skulle ha innkrevd kostnader eller andre krav som følger av fraktavtalen, skal betale de deltakende transportørene den delen de tilkommer. Betalingsvilkårene fastsettes mellom transportørene ved avtale.

§ 2 Artikkel 12 finner også anvendelse på forholdet mellom etterfølgende transportører.

Artikkel 50

Regressrett

§ 1 Den transportøren som i medhold av De enhetlige rettsregler har betalt en erstatning, har rett til regress mot de transportørene som har deltatt i transporten i samsvar med følgende bestemmelser:

- a) den transportøren som har forårsaket tapet, er alene ansvarlig for det;
- b) når tapet er forårsaket av flere transportører, er hver av dem ansvarlig for det tap den enkelte har forårsaket; hvis en slik påvisning er umulig, fordeles erstatningen mellom dem i samsvar med bokstav c);
- c) hvis det ikke kan påvises at en eller flere transportører har forårsaket tapet, deles erstatningen mellom alle de transportører som har deltatt i transporten, med unntak for dem som kan bevise at tapet ikke er forårsaket av dem; fordelingen foretas proporsjonalt til andelen av tapet som hver av dem har forårsaket.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

tionment shall be in proportion to their respective shares of the carriage charge.

§ 2 In the case of insolvency of any one of these carriers, the unpaid share due from him shall be apportioned among all the other carriers who have taken part in the carriage, in proportion to their respective shares of the carriage charge.

Article 51

Procedure for recourse

§ 1 The validity of the payment made by the carrier exercising a right of recourse pursuant to Article 50 may not be disputed by the carrier against whom the right of recourse is exercised, when compensation has been determined by a court or tribunal and when the latter carrier, duly served with notice of the proceedings, has been afforded an opportunity to intervene in the proceedings. The court or tribunal seized of the principal action shall determine what time shall be allowed for such notification of the proceedings and for intervention in the proceedings.

§ 2 A carrier exercising his right of recourse must make his claim in one and the same proceedings against all the carriers with whom he has not reached a settlement, failing which he shall lose his right of recourse in the case of those against whom he has not taken proceedings.

§ 3 The court or tribunal must give its decision in one and the same judgment on all recourse claims brought before it.

§ 4 The carrier wishing to enforce his right of recourse may bring his action in the courts or tribunals of the State on the territory of which one of the carriers participating in the carriage has his principal place of business, or the branch or agency which concluded the contract of carriage.

§ 5 When the action must be brought against several carriers, the plaintiff carrier shall be entitled to choose the court or tribunal in which he will bring the proceedings from among those having competence pursuant to § 4.

§ 6 Recourse proceedings may not be joined with proceedings for compensation taken by the person entitled under the contract of carriage.

Article 52

Agreements concerning recourse

The carriers may conclude agreements which derogate from Articles 49 and 50.

sjonalt med den delen av fraktavgiften som tilkommer hver av transportørene.

§ 2 Hvis en av disse transportørene ikke er betalingsdyktig, fordeles denne transportørens ubetalte andel på de øvrige transportørene som har deltatt i transporten, proporsjonalt med den delen av fraktavgiften som tilfaller hver av dem.

Artikkel 51

Fremgangsmåte ved regress

§ 1 Rettmessigheten av den utbetaling som er foretatt av den transportøren som utøver en av de regresser som er fastsatt i artikkel 50, kan ikke bestrides av en transportør det er søkt regress hos når erstatningen er fastsatt rettslig og når sistnevnte transportør, korrekt stevnet, er gitt anledning til å intervenere i rettssaken. Domstolen i hovedsøksmålet bestemmer fristene for forkynnelse av stevningen og for intervensjonen.

§ 2 Den regressøkende transportøren skal for én og samme rett fremme sitt krav mot alle de transportører som den ikke har kommet fram til en minnelig ordning med. I motsatt fall tapes retten til regress hos dem som ikke er stevnet.

§ 3 Domstolen avgjør i én og samme dom alle de regressaker som er forelagt den.

§ 4 Enhver transportør som ønsker å gjøre sin regressrett gjeldende, kan reise søksmål ved domstolene i den staten hvor en av transportørene som har deltatt i transporten har sitt hovedkontor eller den filialen eller det foretaket som har inngått fraktavtalen.

§ 5 Når søksmål skal reises mot flere transportører, har den regressøkende transportøren rett til å velge blant de domstoler som er kompetente etter § 4.

§ 6 Regressaker kan ikke trekkes inn i erstatningsaken som den berettigede har reist etter fraktavtalen.

Artikkel 52

Avtaler om regress

Transportørene kan ved avtale seg imellom fravike bestemmelsene i artiklene 49 og 50.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Regulation concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Rail (RID – Appendix C to the Convention)

Article 1

Scope

§ 1 This Regulation shall apply

- a) to the international carriage of dangerous goods by rail on the territory of Member States,
 - b) to carriage complementary to carriage by rail to which the CIM Uniform Rules are applicable, subject to the international prescriptions governing carriage by another mode of transport,
- as well as the activities referred to by the Annex to this Regulation.

§ 2 Dangerous goods barred from carriage by the Annex must not be accepted for international carriage.

Article 2

Exemptions

This Regulation shall not apply, in whole or in part, to the carriage of dangerous goods for which an exemption is provided in the Annex. Exemptions may only be provided when the quantity or the nature of the exempted carriage of goods or the packaging would guarantee the safety of the carriage.

Article 3

Restrictions

Each Member State shall retain the right to regulate or prohibit, for reasons other than safety during carriage, the international carriage of dangerous goods on its territory.

Article 4

Other prescriptions

The carriage to which this Regulation applies shall remain subject to the national or international prescriptions applicable in general to the carriage of goods by rail.

Article 5

Type of trains allowed. Carriage as hand luggage, registered luggage or on board motor vehicles

§ 1 Dangerous goods may only be carried in goods trains, except

Regler for internasjonal jernbanetransport av farlig gods (RID – Bilag C til overenskomsten)

Artikkel 1

Virkeområde

§ 1 Disse regler gjelder for:

- a) all internasjonal jernbanetransport av farlig gods på medlemsstatenes område,
- b) all transport i tillegg til jernbanetransporten som De enhetlige rettsregler CIM finner anvendelse på, med forbehold for internasjonale bestemmelser som regulerer transport med en annen transportmåte, samt de aktiviteter som er omhandlet i vedlegg til disse regler.

§ 2 Farlig gods som vedlegget utelukker transport av, skal ikke tas imot for internasjonal transport.

Artikkel 2

Unntak

Disse regler gjelder ikke, i sin helhet eller delvis, for transport av farlig gods som det gis unntak for i vedlegget. Unntak kan bare gis når den unntatte transportens mengde og beskaffenhet eller emballasjen ivaretar transportsikkerheten.

Artikkel 3

Begrensninger

Enhver medlemsstat beholder retten til å regulere eller forby internasjonal transport av farlig gods på sitt område av andre årsaker enn de som har med transportsikkerheten å gjøre.

Artikkel 4

Andre bestemmelser

Den transport disse regler finner anvendelse på, forblir underlagt de nasjonale eller internasjonale bestemmelser som generelt gjelder jernbanetransport av gods.

Artikkel 5

Tillatte togtyper. Transport som håndbagasje, som reisegods eller om bord i motorkjøretøyer

§ 1 Farlig gods kan kun transporteres i godstog, med unntak av:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- a) dangerous goods which are acceptable for carriage in accordance with the Annex complying with the relevant maximum quantities and the special conditions of carriage in trains other than goods trains;
- b) dangerous goods which are carried, under the special conditions of the Annex, as hand luggage, registered luggage or in or on board motor vehicles in accordance with Article 12 of the CIV Uniform Rules.

§ 2 The passenger may not take with him dangerous goods as hand luggage or consign them as registered luggage or on board motor vehicles if they do not meet the special conditions of the Annex.

Article 6

Annex

The Annex shall form an integral part of this Regulation.

* * *

The text of the Annex will be that drawn up by the Expert Committee for the Carriage of Dangerous Goods, at the time of entry into force of the Protocol of 3 June 1999 modifying the Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) of 9 May 1980, in accordance with Article 19 § 4 of the latter.

Uniform Rules concerning Contracts of Use of Vehicles in International Rail Traffic (CUV – Appendix D to the Convention)

Article 1

Scope

These Uniform Rules shall apply to bi- or multilateral contracts concerning the use of railway vehicles as means of transport for carriage in accordance with the CIV Uniform Rules and in accordance with the CIM Uniform Rules.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules the term

- a) «rail transport undertaking» means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- b) «vehicle» means a vehicle, suitable to circulate on its own wheels on railway lines, not provided with a means of traction;

- a) farlig gods som tillates transportert i samsvar med vedlegget forutsatt at de relevante maksimumsmengder og de særlige vilkår for transport om bord i andre tog enn godstog, overholdes;
- b) farlig gods som transporteres i tråd med vedleggets særlige vilkår som håndbagasje, som reisegods eller i eller om bord i motor kjøretøyer i samsvar med artikkel 12 i De enhetlige rettsregler CIV.

§ 2 Den reisende kan ikke ta med seg farlig gods som håndbagasje eller ekspedere det som reisegods eller om bord i motorkjøretøyer hvis det ikke oppfyller vedleggets særlige vilkår.

Artikkel 6

Vedlegg

Vedlegget er en integrert del av disse reglene.

Vedlegget får det innholdet som Ekspertkomiteen for transport av farlig gods vedtar når Protokoll av 3. juni 1999 om endringer av overenskomsten om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 trer i kraft, i medhold av artikkel 19 § 4 i overenskomsten.

Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av vogner i internasjonal jernbanetrafikk (CUV – Bilag D til overenskomsten)

Artikkel 1

Virkeområde

De enhetlige rettsregler gjelder for bi- eller multilaterale avtaler om bruk av jernbanevogner som transportmiddel for å utføre transport etter De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM.

Artikkel 2

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler, menes med:

- a) «jernbaneforetak»: ethvert privat eller offentlig foretak som har tillatelse til å transportere passasjerer eller gods, idet foretaket selv står for trekkraften;
- b) «vogn»: enhver vogn som kan trafikkerer skinnegangen på egne hjul uten å være utrustet med trekkraft;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- c) «keeper» means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- d) «home station» means the place mentioned on the vehicle and to which the vehicle may or must be sent back in accordance with the conditions of the contract of use.
- c) «innehaver»: den som økonomisk sett og på vanlig måte utnytter en vogn som transportmiddel, enten som eier eller ved at vedkommende har disposisjonsrett over vognen;
- d) «hjemmestasjon»: det stedet som er innskrevet på vognen og som vognen kan eller skal sendes tilbake til i samsvar med vilkårene i bruksavtalen.

Article 3

Signs and inscriptions on the vehicles

§ 1 Notwithstanding the prescriptions relating to the technical admission of vehicles to circulate in international traffic, the person who provides a vehicle, pursuant to a contract referred to in Article 1, must ensure that there appears on the vehicle :

- a) a statement of the keeper;
- b) when applicable, a statement of the rail transport undertaking to whose vehicle park the vehicle belongs;
- c) when applicable, a statement of the home station;
- d) other signs and inscriptions agreed in the contract of use.

§ 2 The signs and inscriptions provided for in § 1 may be completed by means of electronic identification.

Article 4

Liability in case of loss of or damage to a vehicle

§ 1 The rail transport undertaking to which the vehicle has been provided for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage resulting from loss of or damage to the vehicle or its accessories, unless it proves that the loss or damage was not caused by fault on its part.

§ 2 The rail transport undertaking shall not be liable for loss or damage resulting from loss of accessories which are not mentioned on both sides of the vehicle or in the inventory which accompanies it.

§ 3 In case of loss of the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the usual value of the vehicle or of its accessories at the place and time of loss. When it is impossible to ascertain the day or the place of loss, the compensation shall be limited to the usual value on the day and at the place where the vehicle has been provided for use.

Artikkel 3

Tegn og påskrifter på vognene

§ 1 Uten hensyn til bestemmelsene om teknisk godkjenning av vogner for internasjonal trafikk, skal enhver som overlater en vogn til andre i kraft av en avtale som nevnt i artikkel 1, forsikre seg om at følgende opplysninger er innskrevet på vognen:

- a) navnet på innehaveren;
- b) eventuelt navnet på det jernbaneforetaket som vognen inngår i vognparken til;
- c) eventuelt navnet på hjemmestasjonen;
- d) andre tegn og påskrifter som er avtalt i bruksavtalen.

§ 2 De tegn og påskrifter som er nevnt i § 1 kan suppleres med midler for elektronisk identifikasjon.

Artikkel 4

Ansvar ved tap av eller skade på en vogn

§ 1 Med mindre det jernbaneforetaket som vognen er overlatt til for bruk som transportmiddel kan bevise at tapet ikke skyldes en feil fra foretakets side, er det ansvarlig for tap av eller skade på vognen eller vognens tilbehør.

§ 2 Jernbaneforetaket er ikke ansvarlig for tap som følge av at tilbehør som ikke er innskrevet på begge sider av vognen eller ikke er ført inn i inventarlisten som ledsager den, går tapt.

§ 3 Hvis en vogn eller vognens tilbehør går tapt, er erstatningen begrenset, uten ytterligere skadeerstatning, til vognens eller tilbehørets normale verdi på det sted og det tidspunkt hvor tapet fant sted. Er det umulig å fastslå når og hvor tapet har funnet sted, er erstatningen begrenset til normal verdi på det sted og den dag hvor vognen ble overlatt for bruk.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 4 In case of damage to the vehicle or its accessories, the compensation shall be limited, to the exclusion of all other damages, to the cost of repair. The compensation shall not exceed the amount due in case of loss.

§ 5 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 4.

Article 5

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in Article 4 §§ 3 and 4 shall not apply, if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the rail transport undertaking has committed either with intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 6

Presumption of loss of a vehicle

§ 1 The person entitled may, without being required to furnish other proof, consider a vehicle as lost when he has asked the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for use as a means of transport, to have a search for the vehicle carried out and if the vehicle has not been put at his disposal within three months following the day of receipt of his request or else when he has not received any indication of the place where the vehicle is situated. This period shall be increased by the time the vehicle is immobilised for any reason not attributable to the rail transport undertaking or owing to damage.

§ 2 If the vehicle considered as lost is recovered after the payment of the compensation, the person entitled may require the rail transport undertaking to which he provided the vehicle for its use as a means of transport, within a period of six months after receiving notice of it, that the vehicle be returned to him, without charge and against restitution of the compensation, at the home station or at another agreed place.

§ 3 In the absence of the request referred to in § 2, or alternatively if the vehicle is recovered more than a year after the payment of the compensation, the rail transport undertaking to which the person entitled provided the vehicle for use as a means of transport, shall dispose of the vehicle in accordance with the laws and prescriptions in force at the place where the vehicle is situated.

§ 4 The contracting parties may agree provisions derogating from §§ 1 to 3.

§ 4 Hvis en vogn eller vognens tilbehør blir skadet, er erstatningen begrenset, uten ytterligere skadeserstatning, til kostnadene ved istandsettelse. Erstatningen kan ikke overstige det beløpet som ytes ved tap.

§ 5 Avtalepartene kan bli enige om bestemmelser som fraviker §§ 1 til 4.

Artikkel 5

Bortfall av retten til å påberope seg ansvarsbegrensning

Ansvarsbegrensningene fastsatt i artikkel 4 §§ 3 og 4 gjelder ikke hvis det er påvist at tapet skyldes en handling eller en forsømmelse fra jernbaneforetakets side enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller uaktsomt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 6

Formodning om tap av en vogn

§ 1 Den berettigede kan, uten å måtte legge fram andre bevis, betrakte en vogn som tapt når han har forlangt at jernbaneforetaket som vognen er overlatt til for bruk som transportmiddel skal oppspore vognen og denne vognen ikke er blitt stilt til den berettigedes disposisjon innen tre måneder etter at henvendelsen ble mottatt eller han ikke har mottatt noen opplysninger om hvor vognen befinner seg. Denne fristen forlenges med den perioden vognen ikke er kjørbær av årsaker som ikke skyldes jernbaneforetaket eller på grunn av skade.

§ 2 Blir en vogn som har vært ansett for tapt, gjenfunnet etter at erstatning er utbetalt, kan den berettigede, innen en frist på seks måneder regnet fra mottatt melding om dette, kreve at jernbaneforetaket som han har overlatt vognen til for bruk som transportmiddel, overleverer ham vognen kostnadsfritt mot tilbakebetaling av erstatningen ved hjemmestasjonen eller et annet avtalt sted.

§ 3 Hvis det ikke fremsettes krav som nevnt i § 2 eller hvis vognen blir gjenfunnet over ett år etter at erstatningen ble utbetalt, disponerer jernbaneforetaket som den berettigede hadde overlatt vognen til for bruk som transportmiddel, over vognen i samsvar med gjeldende lover og forskrifter på det stedet hvor vognen befinner seg.

§ 4 Avtalepartene kan bli enige om bestemmelser som fraviker §§ 1 til 3.

*Article 7***Liability for loss or damage caused by a vehicle**

§ 1 The person who, pursuant to a contract referred to in Article 1, has provided the vehicle for use as a means of transport shall be liable for the loss or damage caused by the vehicle when he is at fault.

§ 2 The contracting parties may agree provisions derogating from § 1.

*Article 8***Subrogation**

When the contract of use of vehicles provides that the rail transport undertaking may provide the vehicle to other rail transport undertakings for use as a means of transport, the rail transport undertaking may, with the agreement of the keeper, agree with the other rail transport undertakings

- a) that, subject to its right of recourse, it shall be subrogated to them, in respect of their liability to the keeper for loss of or damage to the vehicle or its accessories;
- b) that only the keeper shall be liable to the other rail transport undertakings, for loss or damage caused by the vehicle, but that only the rail transport undertaking which is the contractual partner of the keeper shall be authorised to assert the rights of the other rail transport undertakings.

*Article 9***Liability for servants and other persons**

§ 1 The contracting parties shall be liable for their servants and other persons whose services they make use of for the performance of the contract, when these servants and other persons are acting within the scope of their functions.

§ 2 Unless the contracting parties otherwise agree, the managers of the infrastructure on which the rail transport undertakings use the vehicle as a means of transport, shall be regarded as persons whose services the rail transport undertaking makes use of.

§ 3 §§ 1 and 2 shall also apply in the case of subrogation in accordance with Article 8.

*Article 10***Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, an action in respect of liability, for loss of or

*Artikkel 7***Ansvar for skader som forårsakes av en vogn**

§ 1 Enhver som i kraft av en avtale som nevnt i artikkel 1, overlater vognen for bruk som transportmiddel, er ansvarlig for skader forårsaket av vognen når feilen skyldes ham.

§ 2 Avtalepartene kan bli enige om bestemmelser som fraviker § 1.

*Artikkel 8***Subrogasjon**

Når avtalen om bruk av vognen sier at jernbaneforetaket kan overlate vognen til andre jernbaneforetak for bruk som transportmiddel, kan jernbaneforetaket, med innehaverens samtykke, avtale med de andre jernbaneforetakene at:

- a) foretaket, med forbehold for sin regressrett, trer inn i de andre foretakenes ansvar overfor innehaveren ved tap av eller skade på vognen eller vognens tilbehør;
- b) innehaveren alene er ansvarlig overfor de andre jernbaneforetakene for skader forårsaket av kjøretøyet, men at det kun er det jernbaneforetaket som er innehaverens avtalepart som har adgang til å gjøre de andre jernbaneforetakenes rettigheter gjeldende.

*Artikkel 9***Ansvar for ansatte og andre personer**

§ 1 Avtalepartene er ansvarlige for sitt personale og for andre personer som de nytter for å gjennomføre avtalen når dette personalet eller disse personene handler i embeds medfør.

§ 2 Med mindre annet er avtalt mellom avtalepartene, betraktes forvaltere av den infrastruktur som jernbaneforetaket nytter vognen på som transportmiddel, som personer hvis tjenester jernbaneforetaket benytter.

§ 3 §§ 1 og 2 får også anvendelse ved subrogasjon i samsvar med artikkel 8.

*Artikkel 10***Andre krav**

§ 1 I alle tilfeller hvor De enhetlige rettsregler finner anvendelse, kan erstatningskrav for tap av

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

damage to the vehicle or its accessories, on whatever grounds, may be brought against the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules and the contract of use.

§ 2 § 1 shall apply also in the case of subrogation in accordance with Article 8.

§ 3 The same shall apply to an action brought against the servants or other persons for whom the rail transport undertaking to which the vehicle was provided for use as a means of transport, is liable.

Article 11

Forum

§ 1 Actions based on a contract concluded in accordance with these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals designated by agreement between the parties to the contract.

§ 2 Unless the parties otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the defendant has his place of business. If the defendant has no place of business in a Member State, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the loss or damage occurred.

Article 12

Limitation of actions

§ 1 The period of limitation for actions based on Articles 4 and 7 shall be three years.

§ 2 The period of limitation shall run :

- a) for actions based on Article 4, from the day when the loss of or damage to the vehicle was discovered or the person entitled could consider the vehicle lost in accordance with Article 6 § 1 or § 4;
- b) for actions based on Article 7, from the day when the loss or damage occurred.

eller skade på vognen eller dens tilbehør, uansett hvilket rettsgrunnlag det måtte hvile på, bare gjøres gjeldende mot det jernbaneforetaket som vognen ble overlatt til for bruk som transportmiddel på de vilkår og med de begrensninger som følger av De enhetlige rettsregler og av bruksavtalen.

§ 2 § 1 får også anvendelse ved subrogasjon i samsvar med artikkel 8.

§ 3 Det samme gjelder ved krav mot ansatte og andre personer som det jernbaneforetaket som vognen er overlatt til for bruk som transportmiddel, er ansvarlig for.

Artikkel 11

Myndighet

§ 1 Søksmål på grunnlag av en avtale inngått i medhold av De enhetlige rettsregler kan reises ved den domstolen som avtalepartene i fellesskap har utpekt.

§ 2 Med mindre annet er avtalt mellom partene, er den kompetente domstol den domstolen som befinner seg i den medlemsstaten hvor den saksøkte har sitt hovedkontor. Hvis den saksøkte ikke har hovedkontor i en medlemsstat, er den kompetente domstol den som befinner seg i den medlemsstaten hvor tapet oppstod.

Artikkel 12

Foreldelse

§ 1 Krav på grunnlag av artiklene 4 og 7 foreldes etter tre år.

§ 2 Foreldelsen løper:

- a) for krav på grunnlag av artikkel 4, fra den dag hvor tap av eller skade på vognen blir konstatert eller fra den dag hvor den berettigede kan anse vognen for tapt i samsvar med artikkel 6 § 1 eller § 4;
- b) for krav på grunnlag av artikkel 7, fra den dag hvor skaden oppstod.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Uniform Rules concerning the Contract of Use of Infrastructure in International Rail Traffic (CUI – Appendix E to the Convention)

Title I General Provisions

Article 1

Scope

- § 1 These Uniform Rules shall apply to any contract of use of railway infrastructure for the purposes of international carriage within the meaning of the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules. They shall apply regardless of the place of business and the nationality of the contracting parties. These Uniform Rules shall apply even when the railway infrastructure is managed or used by States or by governmental institutions or organisations.
- § 2 Subject to Article 21, these Uniform Rules shall not apply to other legal relations, such as in particular
- a) the liability of the carrier or the manager to their servants or other persons whose services they make use of to accomplish their tasks;
 - b) the liability to each other of the carrier or the manager of the one part and third parties of the other part.

Article 2

Declaration concerning liability in case of bodily loss or damage

- § 1 Any State may, at any time, declare that it will not apply to victims of accidents occurring in its territory the whole of the provisions concerning liability in case of bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm), when the victims are nationals of, or have their usual place of residence in, that State.
- § 2 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Depositary. This withdrawal shall take effect one month after the day on which the Depositary notifies it to the Member States.

Article 3

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules, the term

- a) «railway infrastructure» means all the railway lines and fixed installations, so far as these are necessary for the circulation of railway vehicles and the safety of traffic;

Enhetlige rettsregler for avtale om bruk av infrastruktur i internasjonal jernbanetrafikk (CUI – Bilag E til overenskomsten)

Del I Alminnelige bestemmelser

Artikkel 1

Virkeområde

- § 1 De enhetlige rettsregler gjelder enhver avtale om bruk av jernbaneinfrastruktur for internasjonal transport ifølge De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM. Dette gjelder uansett hvor avtalepartene måtte ha sitt hovedkontor eller hvilken nasjonalitet de måtte ha. De enhetlige rettsregler gjelder også når jernbaneinfrastrukturen forvaltes eller nyttes av stater eller statlige institusjoner eller organisasjoner.
- § 2 Med forbehold for artikkel 21, finner De enhetlige rettsregler ikke anvendelse på noen andre rettslige forbindelser, særlig ikke:
- a) transportørens eller infrastrukturforvalterens ansvar for sitt personale eller for andre personer som de nytter for å utføre sine oppgaver;
 - b) ansvaret mellom transportøren eller infrastrukturforvalteren på den ene siden og tredjemann på den andre siden.

Artikkel 2

Erklæring om ansvar ved personskader

- § 1 Enhver stat kan når som helst erklære at den ikke ønsker å anvende samtlige bestemmelser om ansvar ved personskader på ofre for ulykker inntruffet på statens område når disse ofrene er statsborgere i denne staten eller personer som vanligvis er bosatt i denne staten.
- § 2 Enhver stat som har avgitt en erklæring i samsvar med § 1, kan når som helst avstå fra erklæringen ved å varsle depositaren. Avkall på erklæringen får virkning en måned etter at depositaren har underrettet medlemsstatene.

Artikkel 3

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler, menes med:

- a) «jernbaneinfrastruktur»: samtlige jernbanespor og faste anlegg i den utstrekning de er nødvendige for jernbanevogntrafikken og trafikksikkerheten;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) «manager» means the person who makes railway infrastructure available;
- 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;
- 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;
- e) «third party» means any person other than the manager, the carrier and their auxiliaries;
- f) «licence» means the authorisation, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the carrier has the place of business of his principal activity, to carry on the activity of carrier by rail;
- g) «safety certificate» means the document attesting, in accordance with the laws and prescriptions of the State in which the infrastructure being used is situated, that so far as concerns the carrier,
 - the internal organisation of the undertaking as well as
 - the personnel to be employed and the vehicles to be used on the infrastructure, meet the requirements imposed in respect of safety in order to ensure a service without danger on that infrastructure.
- b) «infrastrukturforvalter»: den som stiller en jernbaneinfrastruktur til disposisjon;
- c) «transportør»: den som transporterer passasjerer eller gods i internasjonal trafikk på jernbanene i henhold til ordningene i De enhetlige rettsregler CIV eller De enhetlige rettsregler CIM;
- d) «medhjelper»: medarbeidere eller andre personer som transportøren eller infrastrukturforvalteren nytter for å gjennomføre avtalen når de nevnte medarbeidere eller personer opptrer i embeds medfør;
- e) «tredjemann»: enhver annen person enn infrastrukturforvalteren, transportøren og disses medhjelpere;
- f) «lisens»: den tillatelse som gis i samsvar med gjeldende rett i den staten hvor transportøren har hovedkontoret for sin hovedvirksomhet, til å drive virksomhet som jernbanetransportør;
- g) «sikkerhetssertifikat»: det dokument som i samsvar med gjeldende rett i den staten hvor den infrastrukturen som benyttes befinner seg, for transportørens del bekrefter at:
 - foretakets interne organisasjon og
 - det personale som skal ansettes og det rullende materiellet som skal nyttes på infrastrukturen, oppfyller de sikkerhetskrav som stilles for å sikre at driften på infrastrukturen ikke innebærer noen fare.

Article 4

Mandatory law

Unless provided otherwise in these Uniform Rules, any stipulation which, directly or indirectly, would derogate from these Uniform Rules, shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of other provisions of the contract. Nevertheless, the parties to the contract may assume a liability greater and obligations more burdensome than those provided for in these Uniform Rules or fix a maximum amount of compensation for loss of or damage to property.

Title II Contract of Use

Article 5

Contents and form

- § 1 Relations between the manager and the carrier shall be regulated in a contract of use.
- § 2 The contract shall regulate in particular the administrative, technical and financial conditions of use. It shall cover at least the following matters :

Artikkel 4

Bindende rett

Med mindre annet er bestemt i De enhetlige rettsregler, er enhver bestemmelse som direkte eller indirekte avviker fra De enhetlige rettsregler, ugyldig og uten virkning. Ugyldigheten av slike bestemmelser medfører ikke at de øvrige bestemmelsene i avtalen er ugyldige. Uten hensyn til dette kan avtalepartene påta seg ansvar og forpliktelser som går ut over det som er fastsatt i De enhetlige rettsregler eller fastsette et maksimalt erstatningsbeløp for materielle skader.

Del II Avtale om bruk

Artikkel 5

Innhold og form

- § 1 Forholdet mellom infrastrukturforvalteren og transportøren reguleres i en avtale om bruk.
- § 2 Avtalen fastsetter særlig de administrative, tekniske og økonomiske bruksvilkårene. Den skal minst inneholde følgende punkter:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- a) the infrastructure to be used,
- b) the extent of use,
- c) the services provided by the manager,
- d) the services provided by the carrier,
- e) the personnel to be employed,
- f) the vehicles to be used,
- g) the financial conditions.

§ 3 The contract must be concluded in writing or in an equivalent form. The absence or irregularity of a written form or equivalent form of contract or the absence of one of the matters specified in § 2 shall not affect the existence or the validity of the contract which shall remain subject to these Uniform Rules.

Article 6

Special obligations of the carrier and the manager

§ 1 The carrier must be authorised to carry on the activity of a carrier by rail. The personnel to be employed and the vehicles to be used must satisfy the safety requirements. The manager may require the carrier to prove, by the presentation of a valid licence and safety certificate or certified copies, or in any other manner, that these conditions are fulfilled.

§ 2 The carrier must notify the manager of any event which might affect the validity of his licence, his safety certificates or other elements of proof.

§ 3 The manager may require the carrier to prove that he has taken out a sufficient liability insurance or taken equivalent measures to cover any claims, on whatever grounds, referred to in Articles 9 to 21. Each year, the carrier must prove, by an attestation in due form, that the liability insurance or the equivalent provisions still exist; he must notify the manager of any modification relating to them before it takes effect.

§ 4 The parties to the contract must inform each other of any event which might impede the execution of the contract they have concluded.

Article 7

Duration of the contract

§ 1 The contract of use may be concluded for a limited or unlimited period.

§ 2 The manager may rescind the contract forthwith when

- a) hvilken infrastruktur som skal nyttes,
- b) omfang av bruken,
- c) infrastrukturforvalterens ytelser,
- d) transportørens ytelser,
- e) personale som skal ansettes,
- f) rullende materiell som skal nyttes,
- g) økonomiske vilkår.

§ 3 Avtalen skal være utformet skriftlig eller i en tilsvarende form. Fravær av eller uregelmessigheter ved en skriftlig avtale eller en avtale i tilsvarende form eller fravær av ett av de punkter som er nevnt under § 2, rammer verken avtalens eksistens eller gyldighet, idet den forblir underlagt De enhetlige rettsregler.

Artikkel 6

Særlige forpliktelser for transportøren og infrastrukturforvalteren

§ 1 Transportøren skal ha tillatelse til å drive virksomhet som jernbanetransportør. Det personale som ansettes og det rullende materiell som nyttes, skal oppfylle sikkerhetskravene. Infrastrukturforvalteren kan kreve at transportøren beviser, ved å fremlegge gyldig lisens og gyldig sikkerhetssertifikat eller beriktigede kopier eller annet, at disse kravene er oppfylt.

§ 2 Transportøren skal gjøre infrastrukturforvalteren kjent med ethvert forhold som kan tenkes å påvirke gyldigheten av hans lisens, sikkerhetssertifikat eller andre bevismidler.

§ 3 Infrastrukturforvalteren kan kreve at transportøren beviser at han har tegnet en tilstrekkelig omfattende ansvarsforsikring eller at han har truffet tilsvarende tiltak for å dekke seg mot alle de krav som er nevnt i artiklene 9 til 21, uansett hvilket rettsgrunnlag de måtte hvile på. Transportøren skal hvert år bevise, ved å fremlegge tilstrekkelig dokumentasjon, at ansvarsforsikringen eller tilsvarende tiltak fremdeles eksisterer; han skal underrette infrastrukturforvalteren om enhver endring i den forbindelse før endringen får virkning.

§ 4 Avtalepartene skal underrette hverandre om ethvert forhold som kan tenkes å forhindre at den avtalen som er inngått, blir gjennomført.

Artikkel 7

Avtalens løpetid

§ 1 Bruksavtalen kan inngås for en tidsbegrenset eller en ubegrenset periode.

§ 2 Infrastrukturforvalteren kan si opp bruksavtalen omgående når:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- a) the carrier is no longer authorised to carry on the activity of carrier by rail;
- b) the personnel to be employed and the vehicles to be used no longer meet the safety requirements;
- c) the carrier is in arrear with payment, that is to say
 1. for two successive payment periods and for an amount in excess of the equivalent of one months use, or
 2. for a period covering more than two payment periods and for an amount equal to the value of two months use;
- d) the carrier is in clear breach of one of the special obligations specified in Article 6 §§ 2 and 3.

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

§ 4 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.

§ 5 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.

§ 6 The parties to the contract may agree conditions derogating from the provisions of § 2 letters c) and d) and § 5.

Title III Liability

Article 8

Liability of the manager

§ 1 The manager shall be liable

- a) for bodily loss or damage (death, injury or any other physical or mental harm),
- b) for loss of or damage to property (destruction of, or damage to, movable or immovable property),
- c) for pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules and the CIM Uniform Rules,

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

- a) transportøren ikke lenger har tillatelse til å drive virksomhet som jernbanetransportør;
- b) det personalet som skal ansettes og det rullende materiellet som skal nyttes ikke lenger oppfyller sikkerhetskravene;
- c) transportøren er på etterskudd med betalingen, nemlig
 1. for to etterfølgende forfall og med et beløp som overskrider motverdien for en måneds bruk, eller
 2. for en periode som dekker mer enn to forfall og med et beløp tilsvarende motverdien for to måneders bruk;
- d) transportøren klart har brutt en av de særlige forpliktelsene som er fastsatt i artikkel 6, §§ 2 og 3.

§ 3 Transportøren kan si opp bruksavtalen omgående når infrastrukturforvalteren mister retten til å forvalte infrastrukturen.

§ 4 Hver av partene i bruksavtalen kan si den opp omgående ved klart brudd på en av de grunnleggende forpliktelsene fra den andre partens side når den aktuelle forpliktelsen gjelder sikkerheten for personer og gods; avtalepartene kan bli enige om hvordan denne retten skal utøves.

§ 5 Den avtaleparten som er skyld i oppsigelsen, er ansvarlig overfor den andre parten for det tapet dette har medført, med mindre det blir bevist at skaden ikke skyldes feil fra den aktuelle partens side.

§ 6 Avtalepartene kan bli enige om vilkår som fraviker bestemmelsene i § 2 bokstav c) og d) og § 5.

Del III Ansvar

Artikkel 8

Infrastrukturforvalterens ansvar

§ 1 Infrastrukturforvalteren er ansvarlig:

- a) for personskader (død, skade eller enhver annen skade på den fysiske eller mentale helsetilstanden),
- b) for materielle skader (ødeleggelse av eller skade på løsøre og fast eiendom),
- c) for økonomisk tap som følge av skadeserstatning som transportøren må betale i medhold av De enhetlige rettsregler CIV og De enhetlige rettsregler CIM,

som transportøren eller dennes medhjelpere blir påført under bruken av infrastrukturen og som har sin opprinnelse i infrastrukturen.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

§ 2 The manager shall be relieved of this liability

a) in case of bodily loss or damage and pecuniary loss resulting from damages payable by the carrier under the CIV Uniform Rules

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,
2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the 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;

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.

§ 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.

§ 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.

Article 9

Liability of the carrier

§ 1 The carrier shall be liable

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

§ 2 Infrastrukturforvalteren er fritatt for dette ansvaret:

a) ved personskader og økonomisk tap som følge av skadeserstatning som transportøren må betale i medhold av De enhetlige rettsregler CIV

1. hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet ble forårsaket av omstendigheter utenfor driften som infrastrukturforvalteren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, ble utvist;

2. i den utstrekning den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en feil fra den personen som ble påført skaden;

3. hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en tredjemanns atferd som infrastrukturforvalteren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, ble utvist;

b) ved materielle skader og økonomisk tap som følge av skadeserstatning som transportøren må betale i medhold av De enhetlige rettsregler CIM, når skaden eller tapet skyldes en feil eller en ordre fra transportørens side som infrastrukturforvalteren ikke kan stilles ansvarlig for eller omstendigheter som infrastrukturforvalteren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge.

§ 3 Hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en tredjemanns atferd og infrastrukturforvalteren, til tross for dette, ikke er helt fritatt for sitt ansvar i samsvar med § 2 bokstav a), er han ansvarlig for det hele innenfor de grenser som er fastsatt i De enhetlige rettsregler, uten at en eventuell regress mot tredjemann berøres.

§ 4 Avtalepartene kan bli enige om hvorvidt og i hvilken utstrekning infrastrukturforvalteren er ansvarlig for tap som transportøren blir påført ved en forsinkelse eller en driftsforstyrrelse.

Artikkel 9

Transportørens ansvar

§ 1 Transportøren er ansvarlig:

- a) for personskader (død, skade eller enhver annen skade på den fysiske eller mentale helsetilstanden),

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

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.

§ 2 The carrier shall be relieved of this liability

- a) in case of bodily loss or damage
 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,
 2. to the extent that the incident giving rise to the loss or damage is due to the fault of the person suffering the loss or damage,
 3. if the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party which the carrier, in spite of having taken the care required in the particular circumstances of the case, could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent;
- b) in case of loss of or damage to property when the loss or damage is caused by a fault of the manager or by an order given by the manager which is not attributable to the carrier or by circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

§ 3 If the incident giving rise to the loss or damage is due to the behaviour of a third party and if, in spite of that, the carrier is not entirely relieved of liability in accordance with § 2, letter a), he shall be liable in full up to the limits laid down in these Uniform Rules but without prejudice to any right of recourse against the third party.

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

b) for materielle skader (ødeleggelse av eller skade på løsøre og fast eiendom),

som infrastrukturforvalteren eller infrastrukturforvalterens medhjelpere blir påført under bruken av infrastrukturen av de benyttede transportmidler eller av de transporterte personer eller det transporterte gods.

§ 2 Transportøren er fritatt for dette ansvaret:

- a) ved personskader
 1. hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet ble forårsaket av omstendigheter utenfor driften som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, ble utvist;
 2. i den utstrekning den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en feil fra den personen som ble påført skaden;
 3. hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en tredjemanns atferd som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge, til tross for at den aktsomhet som etter omstendighetene kunne forlanges, ble utvist;
- b) ved materielle skader, når skaden eller tapet skyldes en feil eller ordre fra infrastrukturforvalterens side som transportøren ikke kan stilles ansvarlig for eller omstendigheter som transportøren ikke kunne unngå og hvis følger han ikke kunne avverge.

§ 3 Hvis den hendelsen som forvoldte skaden eller tapet skyldes en tredjemanns atferd og transportøren, til tross for dette, ikke er helt fritatt for sitt ansvar i samsvar med § 2 bokstav a), er han ansvarlig for det hele innenfor de grenser som er fastsatt i De enhetlige rettsregler, uten at en eventuell regress mot tredjemann berøres.

§ 4 Avtalepartene kan bli enige om hvorvidt og i hvilken utstrekning transportøren er ansvarlig for tap som infrastrukturforvalteren blir påført ved en driftsforstyrrelse.

Artikkel 10

Medvirkende årsaker

§ 1 Når årsaker som kan tillegges infrastrukturforvalteren og årsaker som kan tillegges transportøren har bidratt til tapet, svarer hver av avtalepartene bare for tapet i den utstrekning hvor de

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

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

§ 3 § 1, first sentence, shall apply mutatis mutandis in case of loss or damage referred to in Article 9 if causes attributable to several carriers using the same infrastructure contributed to the loss or damage. If it is impossible to assess to what extent the respective causes contributed to the loss or damage, the carriers shall be liable to the manager in equal shares.

Article 11

Damages in case of death

§ 1 In case of death, the damages shall comprise :

- a) any necessary costs following the death, in particular those of transport of the body and the funeral expenses;
- b) if death does not occur at once, the damages provided for in Article 12.

§ 2 If, through the death, persons whom the deceased had or would have had in the future a legal duty to maintain, are deprived of their support, they shall also be compensated for that loss. Rights of action for damages by persons whom the deceased was maintaining without being legally bound to do so, shall be governed by national law.

Article 12

Damages in case of personal injury

In case of personal injury or any other physical or mental harm, the damages shall comprise :

- a) any necessary costs, in particular those of treatment and of transport;
- b) compensation for financial loss, due to total or partial incapacity to work, or to increased needs.

Article 13

Compensation for other bodily harm

National law shall determine whether and to what extent the manager or the carrier must pay dama-

årsaker som er tillagt vedkommende i medhold av artiklene 8 og 9, har medvirket til tapet. Hvis det er umulig å fastslå i hvilken utstrekning de ulike årsakene har bidratt til tapet, skal hver part selv dekke sitt eget tap.

§ 2 § 1 gjelder analogt når årsaker som kan tillegges infrastrukturforvalteren og årsaker som kan tillegges flere transportører som nytter samme jernbaneinfrastruktur, har bidratt til tapet.

§ 3 I tilfelle tap som nevnt i artikkel 9, gjelder § 1 første setning analogt når årsaker som kan tillegges flere transportører som nytter samme infrastruktur, har bidratt til tapet. Er det umulig å fastslå i hvilken utstrekning de ulike årsakene har bidratt til tapet, er transportørene ansvarlige med like store deler overfor infrastrukturforvalteren.

Artikkel 11

Skadeserstatning ved dødsfall

§ 1 Ved dødsfall omfatter skadeserstatningen:

- a) nødvendige kostnader som er en følge av dødsfallet, særlig til transport av den døde og til begravelse;
- b) hvis døden ikke er inntrådt straks, skadeserstatning fastsatt i artikkel 12.

§ 2 Er, ved dødsfall, personer som den avdøde etter loven var eller ville ha blitt underholdspliktig for i fremtiden blitt berøvet underhold, ytes erstatning også for dette tap. Erstatningskrav fra personer som den avdøde har påtatt seg underholdsplikt for uten å være pliktig etter loven, avgjøres etter nasjonal rett.

Artikkel 12

Skadeserstatning ved personskade

Ved personskade eller enhver annen skade på den fysiske eller mentale helsetilstanden, omfatter skadeserstatningen:

- a) nødvendige kostnader, særlig til behandling og transport;
- b) erstatning for tap forårsaket enten av hel eller delvis arbeidsuførhet eller av økte behov.

Artikkel 13

Skadeserstatning for annen fysisk overlast

Nasjonal rett bestemmer om og i hvilken utstrekning infrastrukturforvalteren eller transportøren

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

ges for bodily harm other than that provided for in Articles 11 and 12.

Article 14

Form and amount of damages in case of death and personal injury

- § 1 The damages provided for in Article 11 § 2 and in Article 12 letter b) must be awarded in the form of a lump sum. However, if national law permits the award of an annuity, the damages shall be awarded in that form if so requested by the injured person or by persons entitled referred to in Article 11 § 2.
- § 2 The amount of damages to be awarded pursuant to § 1 shall be determined in accordance with national law. However, for the purposes of these Uniform Rules, the upper limit per person shall be set at 175,000 units of account as a lump sum or as an annuity corresponding to that sum, where national law provides for an upper limit of less than that amount.

Article 15

Loss of right to invoke the limits of liability

The limits of liability provided for in these Uniform Rules as well as the provisions of national law, which limit the compensation to a certain amount, shall not apply if it is proved that the loss or damage results from an act or omission, which the author of the loss or damage has committed either with the intent to cause such loss or damage, or recklessly and with knowledge that such loss or damage would probably result.

Article 16

Conversion and interest

- § 1 Where the calculation of compensation requires the conversion of sums expressed in foreign currency, conversion shall be at the exchange rate applicable on the day and at the place of payment of the compensation.
- § 2 The person entitled may claim interest on compensation, calculated at five per cent per annum, from the day of initiation of a conciliation procedure, of seizure of the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention or from the day on which legal proceedings were instituted.

skal yte skadeserstatning for annen overlast enn fastsatt i artiklene 11 og 12.

Artikkel 14

Form og beløp på skadeserstatning ved død eller personskade

- § 1 Skadeserstatning fastsatt i artikkel 11 § 2 og i artikkel 12 bokstav b), skal ytes i form av et kapitalbeløp. Tillater imidlertid nasjonal rett bevilgning av en livrente, skal skadeserstatning ytes i denne form når den skadde eller de berettigede personer nevnt i artikkel 11 § 2, forlanger det.
- § 2 Det erstatningsbeløp som skal ytes i henhold til § 1, fastsettes etter nasjonal rett. For anvendelsen av De enhetlige rettsregler er det imidlertid fastsatt et maksimumsbeløp på 175 000 regneenheter som kapitalbeløp eller som årlig livrente tilsvarende dette beløp for hver person, i tilfelle nasjonal rett fastsetter et lavere maksimumsbeløp.

Artikkel 15

Bortfall av retten til å påberope seg ansvarsbegrensning

Ansvarsbegrensningene fastsatt i De enhetlige rettsregler samt bestemmelser i nasjonal rett som begrenser erstatningen til et bestemt beløp, gjelder ikke hvis det er påvist at tapet skyldes en handling eller en forsømmelse fra den som har forårsaket tapet enten i den hensikt å forårsake slikt tap eller uoverlagt og med den bevissthet at slikt tap sannsynligvis ville oppstå.

Artikkel 16

Omregning og renter

- § 1 Når beregning av erstatningen medfører at beløpet i utenlandsk valuta må regnes om, skal kursen på dagen og stedet for utbetalingen av erstatningen nyttes ved omregningen.
- § 2 Den berettigede kan forlange 5 % renter p.a. av erstatningsbeløpet f.o.m. dagen for oppstart av en voldgiftsprosedyre, for oversendelse av saken til den voldgiftsdomstolen som er fastsatt i del V av overenskomsten eller fra den dag søksmål blir reist.

*Article 17***Liability in case of nuclear incidents**

The manager and the carrier shall be relieved of liability pursuant to these Uniform Rules for loss or damage caused by a nuclear incident when the operator of a nuclear installation or another person who is substituted for him is liable for the loss or damage pursuant to the laws and prescriptions of a State governing liability in the field of nuclear energy.

*Article 18***Liability for auxiliaries**

The manager and the carrier shall be liable for their auxiliaries.

*Article 19***Other actions**

§ 1 In all cases where these Uniform Rules shall apply, any action in respect of liability, on whatever grounds, may be brought against the manager or against the carrier only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 The same shall apply to any action brought against the auxiliaries for whom the manager or the carrier is liable pursuant to Article 18.

*Article 20***Agreements to settle**

The parties to the contract may agree conditions in which they assert or renounce their rights to compensation from the other party to the contract.

Title IV Actions by Auxiliaries*Article 21***Actions against the manager or against the carrier**

§ 1 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the carrier against the manager on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

§ 2 Any action in respect of liability brought by the auxiliaries of the manager against the carrier on account of loss or damage caused by him, on whatever grounds, may be brought only subject

*Artikkel 17***Ansvar ved kjernefysisk uhell**

Infrastrukturforvalteren og transportøren er fritatt for det ansvar de er pålagt i medhold av De enhetlige rettsregler, når tapet skyldes kjernefysisk uhell og det ifølge en stats gjeldende rett om ansvarsforhold innen det kjernefysiske området, er den som driver kjernefysiske anlegg, eller dennes stedfortreder, som er ansvarlig for tapet.

*Artikkel 18***Ansvar for medhjelpere**

Infrastrukturforvalteren og transportøren er ansvarlige for sine medhjelpere.

*Artikkel 19***Andre krav**

§ 1 I alle tilfeller hvor De enhetlige rettsregler finner anvendelse, kan erstatningskrav, uansett hvilket rettsgrunnlag de måtte hvile på, bare gjøres gjeldende overfor infrastrukturforvalteren eller transportøren på de vilkår og med de begrensninger som følger av De enhetlige rettsregler.

§ 2 Det samme gjelder ved krav mot medhjelpere som infrastrukturforvalteren og transportøren er ansvarlige for i medhold av artikkel 18.

*Artikkel 20***Forliksavtaler**

Avtalepartene kan bli enige om vilkårene for å påberope seg eller gi avkall på å påberope seg rett til skadeserstatning overfor den andre avtaleparten.

Del IV Krav fra medhjelpere*Artikkel 21***Krav mot infrastrukturforvalteren eller mot transportøren**

§ 1 Ethvert erstatningskrav fra transportørens medhjelpere mot infrastrukturforvalteren for tap forårsaket av denne, uansett hvilket rettsgrunnlag det måtte hvile på, kan bare gjøres gjeldende på de vilkår og med de begrensninger som følger av De enhetlige rettsregler.

§ 2 Ethvert erstatningskrav fra infrastrukturforvalterens medhjelpere mot transportøren for tap forårsaket av denne, uansett hvilket rettsgrunnlag det måtte hvile på, kan bare gjøres gjelden-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

to the conditions and limitations laid down in these Uniform Rules.

de på de vilkår og med de begrensninger som følger av De enhetlige rettsregler.

Title V Assertion of Rights

Article 22

Conciliation procedures

The parties to the contract may agree conciliation procedures or appeal to the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

Article 23

Recourse

The validity of the payment made by the carrier on the basis of the CIV Uniform Rules or the CIM Uniform Rules may not be disputed when compensation has been determined by a court or tribunal and when the manager, duly served with notice of the proceedings, has been afforded the opportunity to intervene in the proceedings.

Article 24

Forum

- § 1 Actions based on these Uniform Rules may be brought before the courts or tribunals of the Member States designated by agreement between the parties to the contract.
- § 2 Unless the parties to the contract otherwise agree, the competent courts or tribunals shall be those of the Member State where the manager has his place of business.

Article 25

Limitation of actions

- § 1 The period of limitation for actions based on these Uniform Rules shall be three years.
- § 2 The period of limitation shall run from the day when the loss or damage occurred.
- § 3 In case of death of persons, the period of limitation shall be three years from the day after the day the death occurred, but not exceeding five years from the day after the day of the accident.
- § 4 A recourse action by a person held liable may be brought even after the expiration of the limitation period provided for in § 1, if it is brought within the period allowed by the law of the State where the proceedings are brought. However, the period allowed shall be not less than ninety days from the day when the person bringing the

Del V Utøvelse av rettigheter

Artikkel 22

Voldgiftsprosedyre

Avtalepartene kan bli enige om voldgiftsprosedyrer eller benytte den voldgiftsdomstolen som er fastsatt i del V av overenskomsten.

Artikkel 23

Regress

Rettmessigheten av den utbetalingen som transportøren foretar på grunnlag av De enhetlige rettsregler CIV eller De enhetlige rettsregler CIM, kan ikke bestrides når erstatningen er fastsatt rettslig og når infrastrukturforvalteren, korrekt stevnet, er gitt anledning til å intervenere i rettssaken.

Artikkel 24

Myndighet

- § 1 Søksmål på grunnlag av De enhetlige rettsregler kan reises ved domstoler i medlemsstatene som avtalepartene i fellesskap har utpekt.
- § 2 Med mindre annet er avtalt mellom partene, er den kompetente domstol den som befinner seg i den medlemsstaten hvor infrastrukturforvalteren har sitt hovedkontor.

Artikkel 25

Foreldelse

- § 1 Krav på grunnlag av De enhetlige rettsregler foreldes etter tre år.
- § 2 Foreldelsen løper fra den dag hvor tapet oppstod.
- § 3 I tilfelle dødsfall, foreldes krav etter tre år regnet fra dagen etter at dødsfallet inntraff, men foreldelsesfristen kan ikke i noe tilfelle overskride fem år regnet fra dagen etter at hendelsen inntraff.
- § 4 Et regresssøksmål fra en person som er holdt ansvarlig kan fremmes også etter utløpet av den foreldelsesfrist som er omtalt under § 1 hvis det fremmes innen den frist som er fastsatt i lovgivningen til den staten hvor søksmålet reises. Fristen kan allikevel ikke være kortere enn nitti dager regnet fra den dag hvor den personen

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

recourse action has settled the claim or has been served with notice of the proceedings against himself.

§ 5 The period of limitation shall be suspended when the parties agree a conciliation procedure or when they seize the Arbitration Tribunal provided for in Title V of the Convention.

§ 6 Otherwise, suspension and interruption of the limitation period shall be governed by national law.

som søker regress sluttbehandlet kravet eller selv fikk forkynt stevningen.

§ 5 Når partene blir enige om en voldgiftsprosedyre eller oversender tvisten til voldgiftsdomstolen i samsvar med del V i overenskomsten, avbrytes foreldelsen.

§ 6 For øvrig er suspensjon og avbrytelse av foreldelsen regulert i nasjonal rett.

Uniform Rules concerning the Validation of Technical Standards and the Adoption of Uniform Technical Prescriptions applicable to Railway Material intended to be used in International Traffic (APTU – Appendix F to the Convention)

Article 1

Scope

These Uniform Rules lay down, for railway material intended to be used in international traffic, the procedure for the validation of technical standards and the adoption of uniform technical prescriptions.

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and its Annexes, the term

- a) «Contracting State» means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence, of the Convention;
- b) «international traffic» means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) «rail transport undertaking» means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) «infrastructure manager» means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) «railway material» means railway material intended to be used in international traffic, in particular the railway vehicles and railway infrastructure;
- f) «railway vehicle» means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- g) «traction unit» means a railway vehicle provided with a means of traction;
- h) «wagon» means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry goods;
- i) «carriage» means a railway vehicle, not provided with a means of traction, which is intended to carry passengers;
- j) «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;

Enhetlige rettsregler om godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (APTU – Bilag F til overenskomsten)

Artikkel 1

Virkeområde

De enhetlige rettsregler fastsetter den fremgangsmåten som skal følges ved godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk.

Artikkel 2

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler med tilhørende vedlegg, menes med:

- a) «deltakerstat»: enhver medlemsstat i organisasjonen som ikke har avgitt noen erklæring om De enhetlige rettsregler i samsvar med artikkel 42 § 1, første setning i overenskomsten;
- b) «internasjonal trafikk»: rullende materiell som trafikkerer jernbanelinjer som går over minst to av deltakerstatenes område;
- c) «jernbaneforetak»: ethvert privat eller offentlig foretak med tillatelse til å transportere personer eller gods, idet foretaket selv står for trekkraften;
- d) «infrastrukturforvalter»: ethvert foretak eller enhver forvaltning som driver en jernbaneinfrastruktur;
- e) «jernbanemateriell»: alt jernbanemateriell som er tenkt nyttet i internasjonal trafikk, særlig rullende materiell og jernbaneinfrastruktur;
- f) «rullende materiell»: ethvert rullende materiell som er i stand til å trafikere jernbanelinjen på egne hjul med eller uten trekkraft;
- g) «trekkraft»: ethvert rullende materiell som er utrustet med et trekkmiddel;
- h) «godsvogn»: rullende materiell uten trekkraft som er tenkt nyttet til transport av gods;
- i) «personvogn»: rullende materiell uten trekkraft som er tenkt nyttet til transport av reisende;
- j) «jernbaneinfrastruktur»: samtlige jernbanespor og faste anlegg i den utstrekning de er nødvendige for trafikken med rullende materiell og for trafiksikkerheten;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- k) «technical standard» means a technical specification adopted by a recognised national or international standardisation body, according to the procedures applicable to it; a technical specification prepared within the framework of the European Communities shall be treated as a technical standard;
- l) «technical prescription» means a rule, other than a technical standard, relating to the construction, operation, maintenance or relating to a procedure concerning railway material;
- m) «Committee of Technical Experts» means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Article 3

Aim

- § 1 The validation of technical standards relating to railway material and the adoption of uniform technical prescriptions applicable to railway material shall have as its aim to
- a) facilitate the free circulation of vehicles and the free use of other railway material in international traffic,
 - b) contribute to ensuring the safety, efficiency and the availability for international traffic,
 - c) take account of the protection of the environment and public health.
- § 2 When technical standards are validated or uniform technical prescriptions are adopted, only those prepared at the international level shall be taken into account.
- § 3 To the extent possible
- a) it is appropriate to ensure interoperability of technical systems and components necessary for international traffic;
 - b) technical standards and uniform technical prescriptions shall be performance related; if appropriate, they shall include variants.

Article 4

Preparation of technical standards and prescriptions

- § 1 The preparation of technical standards and of uniform technical prescriptions concerning railway material shall be the responsibility of the bodies recognised as competent in the matter.
- § 2 The standardisation of industrial products and procedures shall be the responsibility of recognised national and international standardisation bodies.

- k) «teknisk standard»: enhver teknisk spesifisering vedtatt av et anerkjent nasjonalt eller internasjonalt standardiseringsorgan i tråd med organets egne prosedyrer; enhver teknisk spesifisering utarbeidet innenfor rammen av Det europeiske fellesskapet er likestilt med en teknisk standard;
- l) «teknisk bestemmelse»: enhver regel som ikke er en teknisk standard og som omhandler bygging, drift, vedlikehold av eller prosedyrer for jernbanemateriell;
- m) «Den tekniske ekspertkomité»: den komité som er fastsatt i artikkel 13 § 1 bokstav f) i overenskomsten.

Artikkel 3

Formål

- § 1 Godkjenningen av tekniske standarder for jernbanemateriell og innføringen av enhetlige tekniske standarder for jernbanemateriell har til formål å:
- a) legge forholdene til rette for fri trafikk av rullende materiell og fri bruk av annet jernbanemateriell i internasjonal trafikk;
 - b) bidra til å ivareta sikkerheten, påliteligheten og tilgjengeligheten i internasjonal trafikk;
 - c) ta hensyn til miljøvern og folkehelse.
- § 2 Ved godkjenning av tekniske standarder og innføring av enhetlige tekniske bestemmelser, tas det kun hensyn til de som er blitt utarbeidet på internasjonalt nivå.
- § 3 I så stor utstrekning som mulig:
- a) skal det sørges for interoperabilitet mellom tekniske systemer og komponenter som er nødvendige i internasjonal trafikk;
 - b) skal de tekniske standardene og de enhetlige tekniske bestemmelsene være prestasjonsrettede; de kan eventuelt også inneholde varianter.

Artikkel 4

Utarbeidelse av tekniske standarder og bestemmelser

- § 1 Utarbeidelsen av tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell faller inn under ansvarsområdet til de organer som er gitt myndighet på dette området.
- § 2 Standardiseringen av industriprodukter og -prosesser faller inn under ansvarsområdet til de anerkjente nasjonale og internasjonale standardiseringsorganene.

*Article 5***Validation of technical standards**

- § 1 An application for validation of a technical standard may be made by :
- a) any Contracting State;
 - b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical standards relating to railway material;
 - c) any national or international standardisation body having the task of standardisation in the railway field;
 - d) any representative international association for whose members the existence of technical standards relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
- § 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to validate a technical standard 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.

*Article 6***Adoption of uniform technical prescriptions**

- § 1 An application for adoption of a uniform technical prescription may be made by :
- a) any Contracting State;
 - b) any regional economic integration organisation to which its Member States have transferred competence to legislate in the field of technical prescriptions concerning railway material;
 - c) any representative international association for whose members the existence of uniform technical prescriptions relating to railway material is indispensable for reasons of safety and economy in the exercise of their activity.
- § 2 The Committee of Technical Experts shall decide whether to adopt a uniform technical prescription 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.

*Artikkel 5***Godkjenning av tekniske standarder**

- § 1 En søknad om godkjenning av en teknisk standard kan fremlegges av:
- a) enhver deltakerstat;
 - b) enhver organisasjon for regional økonomisk integrasjon som har fått delegert myndighet fra medlemsstatene for å gi bestemmelser på området tekniske standarder for jernbanemateriell;
 - c) ethvert nasjonalt eller internasjonalt standardiseringsorgan som har ansvar for standardisering på jernbaneområdet;
 - d) enhver representativ internasjonal sammenlutning med medlemmer som i utøvelsen av sin virksomhet er helt avhengige av at det finnes tekniske standarder for jernbanemateriell, av sikkerhetsmessige og økonomiske årsaker.
- § 2 Den tekniske ekspertkomiteen avgjør om en teknisk standard skal godkjennes etter den fremgangsmåten som er fastsatt i artiklene 16, 20 og 33 § 6 i overenskomsten. Avgjørelsene trer i kraft etter artikkel 35 §§ 3 og 4 i overenskomsten.

*Artikkel 6***Innføring av enhetlige tekniske bestemmelser**

- § 1 En søknad om innføring av en enhetlig teknisk bestemmelse kan fremlegges av:
- a) enhver deltakerstat;
 - b) enhver organisasjon for regional økonomisk integrasjon som har fått delegert myndighet fra medlemsstatene for å gi bestemmelser på området tekniske bestemmelser for jernbanemateriell;
 - c) enhver representativ internasjonal sammenlutning med medlemmer som i utøvelsen av sin virksomhet er helt avhengige av at det finnes enhetlige tekniske bestemmelser for jernbanemateriell, av sikkerhetsmessige og økonomiske årsaker.
- § 2 Den tekniske ekspertkomiteen avgjør om en enhetlig teknisk bestemmelse skal innføres etter den fremgangsmåten som er fastsatt i artiklene 16, 20 og 33 § 6 i overenskomsten. Avgjørelsene trer i kraft etter artikkel 35 §§ 3 og 4 i overenskomsten.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

Article 7

Form of applications

Applications referred to in Articles 5 and 6 must be complete, coherent and reasoned. They must be addressed to the Secretary General of the Organisation in one of its working languages.

Article 8

Technical Annexes

§ 1 The validated technical standards and the adopted uniform technical prescriptions shall be included in the following Annexes to these Uniform Rules numbered as follows :

- a) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles (Annex 1);
- b) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units (Annex 2);
- c) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons (Annex 3);
- d) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages (Annex 4);
- e) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations other than those specified in letter f) (Annex 5);
- f) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems (Annex 6);
- g) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology (Annex 7);
- h) Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material (Annex 8).

§ 2 The Annexes shall form an integral part of these Uniform Rules. They shall be framed in accordance with the particularities of the track gauge, the loading gauge, the systems of energy supply and the safety and operational control systems in the Contracting States.

§ 3 The Annexes will contain the version as it will be adopted, after the entry into force of the Protocol of 3 June 1999 for the modification of the Convention, by the Committee of Technical Experts according to the same procedure as that provided for in Articles 16, 20 and 33 § 6 of the Convention for modifications of the Annexes.

Artikkel 7

Form på søknadene

Søknader som nevnt i artiklene 5 og 6 skal være fullstendige, sammenhengende og begrunnede. De skal rettes til organisasjonens generalsekretær på et av organisasjonens arbeidsspråk.

Artikkel 8

Tekniske vedlegg

§ 1 Godkjente tekniske standarder og innførte enhetlige tekniske bestemmelser finnes i de vedleggene til De enhetlige rettsregler som er angitt nedenfor:

- a) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for alt rullende materiell (Vedlegg 1);
- b) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for trekkmateriell (Vedlegg 2);
- c) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for godsvogner (Vedlegg 3);
- d) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for personvogner (Vedlegg 4);
- e) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for andre infrastrukturanlegg enn de som er nevnt under bokstav f) (Vedlegg 5);
- f) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for trafikk sikkerhets- og kontrollsystemer (Vedlegg 6);
- g) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for informasjonsteknologisystemer (Vedlegg 7);
- h) Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser for annet jernbanemateriell (Vedlegg 8).

§ 2 Vedleggene er en integrert del av De enhetlige rettsregler. De skal struktureres slik at det tas hensyn til særtrekk ved sporvidde, profil, strømtilførselssystemer og trafikk sikkerhets- og kontrollsystemer i deltakerstatene.

§ 3 Vedleggene inneholder den versjonen som vil bli vedtatt av Den tekniske ekspertkomiteen etter samme fremgangsmåte som fastsatt i artiklene 16, 20 og 33 § 6 i overenskomsten for endringer av overenskomsten, etter at Protokollen av 3. juni 1999 om endring av overenskomsten er trådt i kraft.

Article 9

Declarations

- § 1 Any Contracting State may, within a period of four months from the day of notification of the decision of the Committee of Technical Experts by the Secretary General, make a reasoned declaration notifying him that it will not apply or will apply only partially, the validated technical standard or the adopted uniform technical prescription, so far as it concerns the railway infrastructure situated on its territory and the traffic on that infrastructure.
- § 2 The Contracting States which have made a declaration in accordance with § 1 shall not be taken into account in determining the number of States which must formulate an objection in accordance with Article 35 § 4 of the Convention, in order that a decision of the Committee of Technical Experts should not enter into force.
- § 3 A State which has made a declaration in accordance with § 1 may withdraw it at any time by notification to the Secretary General. This withdrawal shall take effect on the first day of the second month following the notification.

Article 10

Abrogation of Technical Unity

The entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, in all the States parties to the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882, shall abrogate that convention.

Article 11

Precedence of the Annexes

- § 1 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, the technical standards and the uniform technical prescriptions therein shall take precedence, in relations between Contracting States, over the provisions of the 1938 version of the International Convention on the Technical Unity of Railways, signed at Berne on 21 October 1882.
- § 2 With the entry into force of the Annexes, adopted by the Committee of Technical Experts in accordance with Article 8 § 3, these Uniform Rules as well as the technical standards and the uniform technical prescriptions contained in its Annexes, shall take precedence, in the Contracting States, over the technical provisions

Artikkel 9

Erklæringer

- § 1 Enhver deltakerstat kan, innen en frist på fire måneder regnet fra den dag hvor Generalsekretæren underretter om avgjørelsen til Den tekniske ekspertkomiteen, avgi en begrunnet erklæring til Generalsekretæren om at staten ikke eller bare delvis kommer til å anvende den godkjente tekniske standarden eller den innførte enhetlige tekniske bestemmelsen på den jernbaneinfrastrukturen som befinner seg på statens område og på trafikken på denne infrastrukturen.
- § 2 Deltakerstater som har avgitt erklæring i samsvar med § 1, tas ikke med i fastsettelsen av antall stater som må komme med innsigelser i samsvar med artikkel 35 § 4 i overenskomsten for at en avgjørelse i Den tekniske ekspertkomiteen ikke skal tre i kraft.
- § 3 Enhver stat som avgir en erklæring i samsvar med § 1 kan når som helst avstå fra den ved å varsle Generalsekretæren. Denne avståelsen trer i kraft første dag i den andre måneden etter underrettelsen.

Artikkel 10

Avvikling av Teknisk Enhet

Når de vedlegg som vedtas av Den tekniske ekspertkomiteen i samsvar med artikkel 8 § 3 trer i kraft i samtlige stater som er parter i 1938-utgaven av Den internasjonale overenskomsten om Teknisk Enhet for jernbanene, undertegnet i Bern 21. oktober 1882, vil nevnte overenskomst bli opphevet.

Artikkel 11

Forrang for vedleggene

- § 1 Etter at de vedlegg som er vedtatt av Den tekniske ekspertkomiteen i samsvar med artikkel 8 § 3 er trådt i kraft, skal de tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser som disse vedleggene inneholder gå foran bestemmelsene i 1938-utgaven av Den internasjonale overenskomsten om Teknisk Enhet for jernbanene som ble undertegnet i Bern 21. oktober 1882 når det gjelder forbindelsene mellom deltakerstatene.
- § 2 Etter at de vedlegg som er vedtatt av Den tekniske ekspertkomiteen i samsvar med artikkel 8 § 3 er trådt i kraft, skal de tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser som disse vedleggene inneholder, i medlemsstatene gå foran de tekniske bestemmelsene:

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">a) of the Regulation governing the reciprocal use of carriages and brake vans in international traffic (RIC),b) of the Regulation governing the reciprocal use of wagons in international traffic (RIV). | <ul style="list-style-type: none">a) i Reglement for gjensidig bruk av personvogner og reisegodsvogner i internasjonal trafikk (RIC),b) i Reglement for gjensidig bruk av godsvogner i internasjonal trafikk (RIV). |
|---|--|

*Annex 1***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to all Railway Vehicles**

- A. Track gauge
 - 1. Railways with standard track gauge (1435 mm)
 - 2. Railways with wide track gauge (Russian) (1520 mm)
 - 3. Railways with wide track gauge (Finnish) (1524 mm)
 - 4. Railways with wide track gauge (Irish) (1600 mm)
 - 5. Railways with wide track gauge (Iberian) (1688 mm)
 - 6. Other railways
- B. Loading gauge
 - 1. Railways with normal loading gauge on the European continent
 - 2. Railways with normal loading gauge in Great Britain
 - 3. ...
- C. ...

*Annex 2***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Traction Units**

- A. Energy supply systems
 - 1. Direct current of 3000 V
 - 2. Direct current of 1500 V or less
 - 3. Alternating current of 25 kV / 50 Hz
 - 4. Alternating current of 15 kV / 16 2/3 Hz
- B. Safety and operational control systems
- ...

*Annex 3***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Wagons***Annex 4***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Carriages***Annex 5***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Infrastructure Installations***Vedlegg 1***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til alt rullende materiell**

- A) Sporvidde
 - 1. Jernbaner med normal sporvidde (1435 mm)
 - 2. Jernbaner med bred sporvidde (russisk) (1520 mm)
 - 3. Jernbaner med bred sporvidde (finsk) (1524 mm)
 - 4. Jernbaner med bred sporvidde (irsk) (1600 mm)
 - 5. Jernbaner med bred sporvidde (iberisk) (1688 mm)
 - 6. Andre jernbaner
- B) Profil
 - 1. Jernbaner med normal sporvidde på det europeiske kontinent
 - 2. Jernbaner med normal sporvidde i Storbritannia
 - 3. ...
- C. ...

*Vedlegg 2***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til trekkraft**

- A) Strømtilførselssystemer
 - 1. Likestrøm 3000 V
 - 2. Likestrøm 1500 V og lavere
 - 3. Vekselstrøm 25 KV/50 Hz
 - 4. Vekselstrøm 15 KV/16 2/3 Hz
- B) Trafikksikkerhets- og kontrollsystemer
- ...

*Vedlegg 3***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til godsvogner***Vedlegg 4***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til personvogner***Vedlegg 5***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til infrastrukturanlegg**

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

*Annex 6***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to Safety and Operational Control Systems***Vedlegg 6***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til trafikksikkerhets- og kontrollsystemer***Annex 7***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions concerning Systems of Information Technology***Vedlegg 7***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til informasjonsteknologisystemer***Annex 8***Technical Standards and Uniform Technical Prescriptions relating to any other Railway Material***Vedlegg 8***Tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til annet jernbanemateriell**

* * *

As a first step, the technical standards and the uniform technical prescriptions relating to railway material already existing and recognised at the international level, such as contained in Technical Unity, in RIV and RIC as well as in the technical leaflets of UIC, will be integrated in the above-mentioned Annexes.

I første omgang vil tekniske standarder og enhetlige tekniske bestemmelser relatert til jernbanemateriell som allerede eksisterer og er anerkjent på internasjonalt nivå slik det fremgår av Teknisk Enhet, RIV og RIC samt UICs tekniske beskrivelser, bli innarbeidet i ovennevnte vedlegg.

Uniform Rules concerning the Technical Admission of Railway Material used in International Traffic (ATMF – Appendix G to the Convention)

Article 1

Scope

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

Article 2

Definitions

For the purposes of these Uniform Rules and its Annex, the term

- a) «Contracting State» means a Member State of the Organisation which has not made a declaration in respect of these Uniform Rules in accordance with Article 42 § 1, first sentence of the Convention;
- b) «international traffic» means the circulation of railway vehicles on railway lines over the territory of at least two Contracting States;
- c) «rail transport undertaking» means a private or public undertaking which is authorised to carry persons or goods and which ensures traction;
- d) «infrastructure manager» means an undertaking or an authority which manages railway infrastructure;
- e) «keeper» means the person who, being the owner or having the right to dispose of it, exploits a railway vehicle economically in a permanent manner as a means of transport;
- f) «technical admission» means the procedure carried out by the competent authority to admit a railway vehicle to circulation or other railway material to use in international traffic;
- g) «admission of a type of construction» means the procedure, relating to a type of construction of a railway vehicle, carried out by the competent authority, by which the right is granted to deliver, by a simplified procedure, an admission to operation for vehicles which correspond to that type of construction;
- h) «admission to operation» means the right granted by the competent authority for each railway vehicle to circulate in international traffic;
- i) «railway vehicle» means a vehicle suitable for circulation on its own wheels on railway lines with or without traction;
- j) «other railway material» means any railway material intended to be used in international traffic not being a railway vehicle;

Enhetlige rettsregler om teknisk godkjenning av jernbanemateriell som skal nyttes i internasjonal trafikk (ATMF – Bilag G til overenskomsten)

Artikkel 1

Virkeområde

De enhetlige rettsregler fastsetter den fremgangsmåte som skal følges ved godkjenning av rullende materiell og annet jernbanemateriell for internasjonal trafikk.

Artikkel 2

Definisjoner

I De enhetlige rettsregler med tilhørende vedlegg, menes med:

- a) «deltakerstat»: enhver medlemsstat i organisasjonen som ikke har avgitt noen erklæring om De enhetlige rettsregler i samsvar med artikkel 42 § 1, første setning i overenskomsten;
- b) «internasjonal trafikk»: rullende materiell som trafikkerer jernbanelinjer som går over minst to av deltakerstatenes område;
- c) «jernbaneforetak»: ethvert privat eller offentlig foretak med tillatelse til å transportere personer eller gods, idet foretaket selv står for trekkraften;
- d) «infrastrukturforvalter»: ethvert selskap eller enhver forvaltning som driver en jernbaneinfrastruktur;
- e) «innehaver»: den som økonomisk sett og på varig måte utnytter rullende materiell som transportmiddel, enten som eier eller ved at vedkommende har disposisjonsrett over dette;
- f) «teknisk godkjenning»: den fremgangsmåte som den kompetente myndighet følger når den skal godkjenne rullende materiell og annet jernbanemateriell for internasjonal trafikk;
- g) «godkjenning av konstruksjonstype»: den fremgangsmåte som den kompetente myndighet følger for en bestemt type rullende materiell hvor vedkommende myndighet, gjennom en forenklet prosedyre, innvilger en rett til å tildele driftsgodkjenning for rullende materiell som tilsvarende aktuelle konstruksjonstypen;
- h) «driftsgodkjenning»: den rett som den kompetente myndighet tildeler det enkelte rullende materiell til å gå i internasjonal trafikk;
- i) «rullende materiell»: ethvert rullende materiell som er i stand til å trafikkere jernbanelinjen på egne hjul med eller uten trekkraft;
- j) «annet jernbanemateriell»: alt jernbanemateriell som er tenkt nyttet i internasjonal trafikk og som ikke er rullende materiell;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- k) «Committee of Technical Experts» means the Committee provided for in Article 13 § 1, letter f) of the Convention.

Article 3

Admission to international traffic

- § 1 Each railway vehicle must, for circulation in international traffic, be admitted in accordance with these Uniform Rules.
- § 2 Technical admission shall have the aim of ascertaining whether the railway vehicles satisfy
- a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
 - b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID,
 - c) the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3.
- § 3 §§ 1 and 2 as well as the following articles shall apply mutatis mutandis to the technical admission of other railway material and of elements of construction either of vehicles or of other railway material.

Article 4

Procedure

- § 1 Technical admission shall be carried out
- a) either, in a single stage, by the grant of admission to operation to a given individual railway vehicle,
 - b) or, in two successive stages, by the grant
 1. of admission of a type of construction to a given type of railway vehicle,
 2. then admission to operation of individual vehicles corresponding to this type of construction by a simplified procedure confirming that they are of this type.
- § 2 This provision shall not affect the application of Article 10.

Article 5

Competent authority

- § 1 Technical admission of railway vehicles to circulation and of other railway material to use in international traffic shall be the task of the national or international authority competent in the matter in accordance with the laws and prescriptions in force in each Contracting State.

- k) «Den tekniske ekspertkomité»: den komité som er fastsatt i artikkel 13 § 1 bokstav f) i overenskomsten.

Artikkel 3

Godkjenning for internasjonal trafikk

- § 1 For å kunne gå i internasjonal trafikk, skal hvert rullende materiell være godkjent i samsvar med De enhetlige rettsregler.
- § 2 Formålet med den tekniske godkjenningen er å undersøke om rullende materiell oppfyller:
- a) konstruksjonsbestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU,
 - b) konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID,
 - c) de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7 § 2 eller § 3.
- § 3 §§ 1 og 2 samt de etterfølgende artiklene gjelder analogt for teknisk godkjenning av annet jernbanemateriell og konstruksjonselementer enten for rullende materiell eller for annet jernbanemateriell.

Artikkel 4

Fremgangsmåte

- § 1 Den tekniske godkjenningen skjer:
- a) enten i én omgang ved at det gis driftsgodkjenning til et bestemt, individuelt rullende materiell,
 - b) eller i to etterfølgende omganger, ved at det gis
 1. godkjenning av konstruksjonstype for en bestemt type rullende materiell,
 2. og deretter driftsgodkjenning for det individuelle rullende materiellet som faller inn under den aktuelle konstruksjonstypen gjennom en forenklet prosedyre hvor det bekreftes at det rullende materiellet tilhører den aktuelle konstruksjonstypen.
- § 2 Denne bestemmelsen er ikke til hinder for at artikkel 10 får anvendelse.

Artikkel 5

Kompetent myndighet

- § 1 Teknisk godkjenning av rullende materiell for internasjonal trafikk er underlagt den nasjonale eller internasjonale myndighet med kompetanse på dette området i samsvar med gjeldende lover og forskrifter i hver enkelt deltakerstat.

§ 2 The authorities referred to in § 1 may transfer to bodies recognised as suitable, competence to grant technical admission on condition that the authorities shall ensure their supervision. The transfer of competence to grant technical admission to a rail transport undertaking while others are excluded from that competence, shall not be allowed. Furthermore, the transfer of competence to an infrastructure manager participating directly or indirectly in the manufacture of railway material shall be prohibited.

Article 6

Recognition of technical admission

Admission of a type of construction and admission to operation by the competent authority of a Contracting State in accordance with these Uniform Rules, as well as the corresponding certificates issued shall be recognised by the authorities, the rail transport undertakings and the infrastructure managers in the other Contracting States, without the need for another examination and another technical admission with a view to circulation and use on the territories of those other States.

Article 7

Construction prescriptions applicable to vehicles

- § 1 In order to be admitted to circulation in international traffic, railway vehicles must satisfy
- a) the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules,
 - b) the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.
- § 2 In the absence of provisions in the Annexes to the APTU Uniform Rules, technical admission shall be based on the generally recognised technical rules. A technical standard, even if it has not been validated in accordance with the procedure laid down in the APTU Uniform Rules, shall constitute the proof that the know-how contained in that standard represents a generally recognised technical rule.
- § 3 In order to permit technical developments, derogations from the generally recognised technical rules and from the construction prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules shall be allowed on condition that proof exists
- a) that at least the same level of safety as when those rules and those prescriptions are observed,

§ 2 De myndigheter som er nevnt i § 1 kan delegere sin kompetanse til å gi teknisk godkjenning til anerkjente, kvalifiserte organer, forutsatt at myndighetene fører tilsyn med dem. Overføring av kompetanse til å gi teknisk godkjenning til et jernbaneforetak samtidig som andre ekskluderes fra denne kompetansen, er ikke tillatt. Dessuten kan slik overføring ikke skje til en infrastrukturforvalter som direkte eller indirekte deltar i konstruksjon av jernbanemateriell.

Artikkel 6

Anerkjennelse av den tekniske godkjenningen

Godkjenning av konstruksjonstype og driftsgodkjenning som gis i samsvar med De enhetlige rettsregler av den kompetente myndighet i en deltakerstat, samt de tilhørende utstedte sertifikater, er anerkjent av myndighetene, jernbaneforetakene og infrastrukturforvalterne i de andre deltakerstatene uten at det er nødvendig med en ny gjennomgang og en ny teknisk godkjenning med henblikk på trafikk og bruk på disse andre statenes område.

Artikkel 7

Konstruksjonsbestemmelser som får anvendelse på rullende materiell

- § 1 For å bli godkjent for internasjonal trafikk, skal rullende materiell oppfylle:
- a) konstruksjonsbestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU;
 - b) konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID.
- § 2 I mangel av bestemmelser i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, kommer alment godkjente tekniske bestemmelser til anvendelse på den tekniske godkjenningen. En teknisk standard, selv om den ikke er godkjent i samsvar med den fremgangsmåten som er fastlagt i De enhetlige rettsregler APTU, er et bevis på at den ekspertisen som standarden inneholder, utgjør en alment anerkjent teknisk bestemmelse.
- § 3 For å tillate teknisk utvikling, kan alment anerkjente tekniske bestemmelser samt konstruksjonsbestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU fravikes når det er påvist at:
- a) sikkerhetsnivået er minst like godt som det som oppnås ved overholdelse av disse bestemmelsene

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

b) and also that interoperability remain assured.

§ 4 When a Contracting State intends to admit, in accordance with § 2 or § 3, a railway vehicle it shall inform the Secretary General of the Organisation without delay. He shall notify the other Contracting States of this. Within one month after the reception of the notification by the Secretary General, a Contracting State may ask for the convocation of the Committee of Technical Experts in order that it ascertains whether the conditions for the application of § 2 or § 3 are fulfilled. The Committee shall reach its decision on this within three months after the receipt, by the Secretary General, of the request for convocation.

Article 8

Construction prescriptions applicable to other material

§ 1 In order to be admitted to use in international traffic other railway material must satisfy the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2 Article 7 §§ 2 to 4 shall apply mutatis mutandis.

§ 3 The obligations of the Contracting States, arising for them from the European Agreement on the Main International Railway Lines (AGC) of 31 May 1985 and from the European Agreement on the Main International Combined Transport Lines and Related Installations (AGTC) of 1 February 1991, to which they also are Contracting Parties, shall remain unaffected.

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 Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 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 Annexes to the APTU Uniform Rules and satisfy them permanently in respect of the construction and the management of that infrastructure.

b) og at også interoperabiliteten er sikret.

§ 4 Når en deltakerstat har til hensikt å godkjenne rullende materiell i samsvar med § 2 eller § 3, skal den umiddelbart underrette organisasjonens generalsekretær om dette. Innen en frist på en måned etter å ha mottatt meddelelsen fra Generalsekretæren, kan en deltakerstat forlange at Den tekniske ekspertkomité sammenkalles for å kontrollere at vilkårene for anvendelse av § 2 og § 3 er oppfylt. Komiteen treffer sin beslutning innen en frist på tre måneder regnet fra den dag hvor Generalsekretæren mottar krav om at komiteen skal sammenkalles.

Artikkel 8

Konstruksjonsbestemmelser som får anvendelse på annet materiell

§ 1 For å bli godkjent for bruk i internasjonal trafikk, skal annet jernbanemateriell oppfylle de konstruksjonsbestemmelser som finnes i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU.

§ 2 Artikkel 7 §§ 2 til 4 gjelder analogt.

§ 3 Deltakerstatenes forpliktelser i medhold av Den europeiske avtalen om internasjonale jernbanehovedlinjer av 31. mai 1985 (AGC) og Den europeiske avtalen om hovedlinjer for internasjonal kombinert transport og tilknyttede anlegg av 1. februar 1991 (AGTC), som de også er parter i, gjelder uforandret.

Artikkel 9

Driftsbestemmelser

§ 1 De jernbaneforetak som bruker rullende materiell som er godkjent for internasjonal trafikk, plikter å overholde driftsbestemmelsene for rullende materiell i internasjonal trafikk, slik de fremgår av vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU.

§ 2 De foretak eller forvaltninger som driver en infrastruktur i deltakerstatene, herunder også trafikksikkerhets- og kontrollsystemer, som er tenkt nyttet og som er egnet for drift i internasjonal trafikk, plikter å overholde de tekniske bestemmelser som fremgår av vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU og til enhver tid overholde disse under konstruksjon og drift av denne infrastrukturen.

*Article 10***Technical admission**

§ 1 The grant of technical admission (admission of a type of construction, admission to operation) shall be attached to the type of construction of a railway vehicle or to the railway vehicle.

§ 2 An application for technical admission may be made by :

- a) the manufacturer,
- b) a rail transport undertaking,
- c) the keeper of the vehicle,
- d) the owner of the vehicle.

The application may be made to any competent authority, referred to in Article 5, of one of the Contracting States.

§ 3 A person who applies for an admission to operation for railway vehicles by the simplified procedure of technical admission (Article 4 § 1, letter b)), must attach to his application the certificate of admission of a type of construction, established in accordance with Article 11 § 2, and demonstrate in an appropriate manner that the vehicles for which he is applying for admission to operation correspond to that type of construction.

§ 4 Technical admission must be granted irrespective of the quality of the applicant.

§ 5 Technical admission shall be granted in principle for an unlimited period; it can be general or limited in scope.

§ 6 An admission of a type of construction may be withdrawn when safety, public health or respect for the environment are no longer assured with the circulation of railway vehicles which have been or are to be built in conformity with that type of construction.

§ 7 Admission to operation may be withdrawn

- a) when the railway vehicle no longer satisfies the construction prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules, the special conditions of its admission under Article 7 § 2 or § 3 or the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID and if the keeper does not comply with the requirement of the competent authority to remedy the defects within the prescribed time;
- b) when stipulations and conditions, resulting from a limited admission under § 5, are not fulfilled or complied with.

§ 8 Only the authority which has granted the admission of a type of construction or the admission to operation may withdraw it.

*Artikkel 10***Teknisk godkjenning**

§ 1 Utstedelse av den tekniske godkjenningen (konstruksjonstype, driftsgodkjenning) er knyttet til det rullende materiellets konstruksjonstype eller til et bestemt individuelt rullende materiell.

§ 2 En søknad om teknisk godkjenning kan fremlegges av:

- a) fabrikanten,
- b) et jernbaneforetak,
- c) innehaveren av det rullende materiellet,
- d) eieren av det rullende materiellet.

Søknaden kan fremlegges for enhver kompetent myndighet som nevnt i artikkel 5, i en av deltakerstatene.

§ 3 Enhver som søker om driftsgodkjenning for rullende materiell etter den forenklede prosedyren for teknisk godkjenning (artikkel 4 § 1 bokstav b)), skal vedlegge søknaden et sertifikat om godkjenning av konstruksjonstype som er utstedt i samsvar med artikkel 11 § 2 og på hensiktsmessig måte beviser at det rullende materiellet som det søkes om driftsgodkjenning for, tilsvarende denne konstruksjonstypen.

§ 4 Teknisk godkjenning skal gis uten hensyn til søkerens status.

§ 5 Teknisk godkjenning gis i prinsippet for en ubegrenset periode; den kan være generell eller avgrenset.

§ 6 En godkjenning av konstruksjonstype kan trekkes tilbake hvis hensynet til sikkerheten, folkehelsen eller miljøet ikke lenger blir ivarettatt ved bruk av slikt rullende materiell som er bygget eller planlegges bygget etter den aktuelle konstruksjonstypen.

§ 7 Driftsgodkjenningen kan trekkes tilbake:

- a) når det rullende materiellet ikke lenger oppfyller konstruksjonsbestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7 § 2 eller § 3 eller konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID og når innehaveren ikke har etterkommet den kompetente myndighets krav om utbedring av feilene innen den fastsatte fristen;
- b) når forpliktelser eller vilkår som følger av en avgrenset godkjenning etter § 5, ikke er blitt oppfylt eller overholdt.

§ 8 Det er kun den myndighet som har gitt godkjenning av konstruksjonstype eller driftsgodkjenning, som kan trekke disse tilbake.

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- § 9 The admission to operation shall be suspended
- when technical checks, inspections, maintenance and servicing of the railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of admission pursuant to Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID are not carried out;
 - if in case of severe damage to a railway vehicle the order of the competent authority to present the vehicle is not complied with;
 - in case of non-compliance with these Uniform Rules and prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules;
 - when the competent authority so decides.

§ 10 The admission to operation shall become void when the railway vehicle is withdrawn from service. This withdrawal from service must be notified to the competent authority which has granted the admission to operation.

§ 11 In the absence of provisions in these Uniform Rules the procedure of technical admission shall be governed by the national law of the Contracting State in which an application for technical admission is made.

Article 11

Certificates

- § 1 The admission of a type of construction and the admission to operation shall be evidenced by separate documents called: «Certificate of admission of a type of construction» and «Certificate of admission to operation».
- § 2 The certificate of admission of a type of construction must specify :
- the manufacturer of the type of construction of a railway vehicle;
 - all the technical characteristics necessary to identify the type of construction of a railway vehicle;
 - if appropriate, the special conditions of circulation for the type of construction of a railway vehicle and for railway vehicles which correspond to this type of construction.
- § 3 The certificate of admission to operation must specify :
- the keeper of the railway vehicle;
 - all the technical characteristics necessary to identify the railway vehicle; this may also be done by reference to the certificate of admission of a type of construction;

§ 9 Driftsgodkjenningen blir suspendert:

- når teknisk kontroll, inspeksjon, vedlikehold og ettersyn av det rullende materiellet som foreskrevet i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7 § 2 eller § 3 eller konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID, ikke er blitt utført;
- når den kompetente myndighets pålegg om å fremvise det rullende materiellet etter en alvorlig skade, ikke er blitt etterkommet;
- når De enhetlige rettsregler og bestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, ikke er blitt overholdt;
- når den kompetente myndighet treffer en slik avgjørelse.

§ 10 Driftsgodkjenningen faller bort dersom det rullende materiellet tas ut av drift. Tas det rullende materiellet ut av drift, skal den kompetente myndighet som har gitt driftsgodkjenningen, underrettes.

§ 11 I mangel av bestemmelser i De enhetlige rettsregler, er fremgangsmåten for teknisk godkjenning underlagt nasjonal rett i den deltakerstaten hvor en søknad om teknisk godkjenning fremlegges.

Artikkel 11

Sertifikater

- § 1 Tildeling av godkjenning av konstruksjonstype eller driftsgodkjenning fastslås i form av to separate dokumenter kalt: «Sertifikat for godkjenning av konstruksjonstype» og «Sertifikat for driftsgodkjenning».
- § 2 Sertifikatet for godkjenning av konstruksjonstype skal inneholde en nærmere angivelse av:
- fabrikanten av det rullende materiellets konstruksjonstype;
 - samtlig tekniske data som er nødvendige for å kunne identifisere det rullende materiellets konstruksjonstype;
 - eventuelt særlige trafikkvilkår for et rullende materiells konstruksjonstype og for rullende materiell som svarer til denne konstruksjonstypen.
- § 3 Sertifikatet for driftsgodkjenning skal inneholde en nærmere angivelse av:
- innhaveren av det rullende materiellet;
 - samtlig tekniske data som er nødvendige for å kunne identifisere det rullende materiellet, noe som også kan gjøres i form av en henvisning til sertifikatet for godkjenning av konstruksjonstype;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- c) if appropriate, the special conditions of circulation for the railway vehicle;
- d) if appropriate, the period of its validity;
- e) the servicing of a railway vehicle prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID as well as the other technical examinations relating to elements of construction and to specified equipment of the vehicle.

§ 4 The certificates must be printed in at least two languages of which one at least must be chosen from among the working languages of the Organisation.

Article 12

Uniform models

- § 1 The Organisation shall prescribe uniform models of «Certificate of admission of a type of construction» and of «Certificate of admission to operation». They shall be prepared and adopted by the Committee of Technical Experts.
- § 2 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply mutatis mutandis.

Article 13

Data bank

- § 1 A data bank concerning railway vehicles admitted to circulation in international traffic shall be established and updated under the responsibility of the Organisation.
- § 2 The competent authorities, or if appropriate the bodies authorised by them to admit a railway vehicle to operation, shall transmit to the Organisation, without delay, the data necessary for the purposes of these Uniform Rules relating to vehicles admitted to circulation in international traffic. The Committee of Technical Experts shall establish which are the necessary data. Only those data shall be registered in the data bank. In all cases, withdrawals from service, official immobilisations, withdrawals of admission to operation and modifications to a vehicle which derogate from the admitted type of construction shall be notified to the Organisation.
- § 3 The data registered in the data bank shall only be considered as prima facie evidence of the technical admission of a railway vehicle.
- § 4 The registered data may be consulted by :
- a) the Contracting States,

- c) eventuelt særlige trafikkvilkår for det rullende materiellet;
- d) eventuelt sertifikatets gyldighetstid;
- e) ettersyn av det rullende materiellet som foreskrevet i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, i de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7 § 2 eller § 3 eller i konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID, samt andre tekniske kontroller av det rullende materiellets konstruksjonselementer og bestemte innretninger.

§ 4 Sertifikatene skal være trykket på minst to språk, hvorav minst ett skal velges blant organisasjonens arbeidsspråk.

Artikkel 12

Standardmodeller

- § 1 Organisasjonen foreskriver standardmodeller av «Sertifikat for godkjenning av konstruksjonstype» og «Sertifikat for driftsgodkjenning». De utarbeides og vedtas av Den tekniske ekspertkomité.
- § 2 Artikkelen 35 §§ 1 og 3 til 5 i overenskomsten gjelder analogt.

Artikkel 13

Database

- § 1 En database over rullende materiell som er godkjent for internasjonal trafikk opprettes og oppdateres i regi av Organisasjonen.
- § 2 De kompetente myndigheter, eller eventuelt de organer som har fått tillatelse av vedkommende myndigheter til å godkjenne rullende materiell for drift, oversender Organisasjonen uten opphold de nødvendige data om rullende materiell som er godkjent for internasjonal trafikk i henhold til De enhetlige rettsregler. Den tekniske ekspertkomiteen fastsetter hvilke data som er nødvendige. Det er kun disse data som blir lagt inn i databasen. Uansett skal enhver driftsstans, offisiell immobilisering, inndragning av driftsgodkjenning og endring av rullende materiell som avviker fra den godkjente konstruksjonstypen, meddeles Organisasjonen.
- § 3 De data som blir registrert i databasen blir kun betraktet som et gjendrivelig bevis for at rullende materiell er innvilget teknisk godkjenning.
- § 4 De registrerte data kan konsulteres av:
- a) deltakerstatene;

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

- b) the rail transport undertakings engaged in international traffic having their place of business in a Contracting State,
- c) the infrastructure managers having their place of business in a Contracting State on whose infrastructure international traffic is carried out,
- d) the manufacturers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles,
- e) the keepers of railway vehicles, so far as concerns their vehicles.

§ 5 The data to which the persons entitled referred to in § 4 have access as well as the conditions of that access shall be defined in an Annex to these Uniform Rules. This Annex shall be an integral part of these Uniform Rules. The text of this Annex shall be that decided by the Revision Committee according to the procedure referred to in Articles 16, 17 and 33 § 4 of the Convention.

Article 14

Inscriptions and signs

§ 1 Railway vehicles admitted to operation must bear

- a) a sign, which establishes clearly that they have been admitted to operation in international traffic according to these Uniform Rules, and
- b) the other inscriptions and signs prescribed in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

§ 2 The Committee of Technical Experts shall lay down the sign provided for in § 1, letter a) and the transitional periods during which the railway vehicles admitted to circulation in international traffic may bear inscriptions and signs derogating from those prescribed according to § 1.

§ 3 Article 35 §§ 1 and 3 to 5 of the Convention shall apply mutatis mutandis.

Article 15

Maintenance

The railway vehicles and the other railway material must be in a good state of maintenance in such a way that their condition would not compromise in any way operational safety and would not harm the environment and public health by their circulation or their use in international traffic. To that end, the railway vehicles must be submitted for the servicing and the maintenance operations prescribed in

- b) jernbaneforetak som deltar i internasjonal trafikk og som har sitt hovedkontor i en deltakerstat;
- c) infrastrukturforvaltere som har sitt hovedkontor i en deltakerstat hvor det foregår internasjonal trafikk på statens infrastruktur;

- d) fabrikanter av rullende materiell, når det gjelder eget rullende materiell;
- e) innehavere av rullende materiell, når det gjelder eget rullende materiell.

§ 5 De data som de berettigede nevnt i § 4 har adgang til samt vilkårene for slik adgang, er definert i et vedlegg til De enhetlige rettsregler. Dette vedlegget er en integrert del av De enhetlige rettsregler. Innholdet i vedlegget blir fastlagt av Revisjonskomiteen etter den fremgangsmåten som er fastsatt i artiklene 16, 17 og 33 § 4 i overenskomsten.

Artikkel 14

Påskrifter og tegn

§ 1 Rullende materiell som er godkjent for trafikk skal være forsynt med:

- a) et tegn som tydelig viser at de er godkjent for internasjonal trafikk i samsvar med De enhetlige rettsregler, og
- b) andre påskrifter og tegn som er foreskrevet i vedleggene til De enhetlige rettsregler AP-TU.

§ 2 Den tekniske ekspertkomiteen fastsetter det tegn som er nevnt i § 1 bokstav a) samt den overgangsperiode hvor rullende materiell som er godkjent for internasjonal trafikk kan være forsynt med andre påskrifter og tegn enn dem som er angitt i § 1.

§ 3 Artikkel 35 §§ 1 og 3 til 5 i overenskomsten gjelder analogt.

Artikkel 15

Vedlikehold

Rullende materiell og annet jernbanemateriell skal være i god vedlikeholdsmessig stand slik at deres tilstand ikke på noen måte setter driftssikkerheten i fare eller er til skade for miljøet og folkehelsen når de går i eller nyttes til internasjonal trafikk. I den forbindelse skal rullende materiell være underlagt det ettersyn og de vedlikeholdsoperasjoner som er foreskrevet i vedleggene til De enhetlige rettsreg-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

the Annexes to the APTU Uniform Rules, in the special conditions of an admission under Article 7 § 2 or § 3 or in the construction and equipment prescriptions contained in the Annex to RID.

Article 16

Accidents and severe damage

§ 1 In case of accident or severe damage to railway vehicles, the infrastructure managers, if appropriate in common with the keepers and the transport undertakings concerned, shall be required

- a) to take, without delay, all necessary measures to ensure the safety of railway traffic, respect for the environment and public health and
- b) to establish the causes of the accident or the severe damage.

§ 2 A vehicle shall be considered severely damaged when it cannot be repaired by a simple operation which would allow it to be joined in a train and to circulate on its own wheels without danger for the operations.

§ 3 The accidents and severe damage shall be notified, without delay, to the authority which admitted the vehicle to circulation. That authority may require the damaged vehicle to be presented, possibly already repaired, for examination of the validity of the admission to operation which has been granted. If appropriate, the procedure concerning the grant of admission to operation must be repeated.

§ 4 The competent authorities of the Contracting States shall inform the Organisation of the causes of accidents and severe damage in international traffic. The Committee of Technical Experts may, at the request of a Contracting State, examine the causes of serious accidents in international traffic with a view possibly to developing the construction and operation prescriptions for railway vehicles and other railway material contained in the Annexes to the APTU Uniform Rules.

Article 17

Immobilisation and rejection of vehicles

The competent authority referred to in Article 5, another rail transport undertaking or an infrastructure manager may not reject or immobilise railway vehicles if these Uniform Rules, the prescriptions contained in the Annexes to the APTU Uniform Ru-

ler APTU, i de særlige vilkår som er satt for en godkjenning etter artikkel 7 § 2 eller § 3 eller i konstruksjons- og utstyrsbestemmelsene i vedlegget til RID.

Artikkel 16

Ulykker og alvorlige skader

§ 1 Ved ulykker eller alvorlige skader på rullende materiell, plikter infrastrukturforvalterne, eventuelt sammen med de berørte innehaverne og jernbaneforetakene:

- a) omgående å treffe alle nødvendige tiltak for å ivareta sikkerheten ved jernbanetrafikken, miljøet og folkehelsen, og
- b) å fastslå årsakene til ulykken eller den alvorlige skaden.

§ 2 Rullende materiell som ikke lenger kan repareres gjennom en mindre operasjon for å bli integrert i et tog og trafikkere skinnegangen på egne hjul uten å være til fare for driften, betraktes som alvorlig skadet.

§ 3 Ulykker og alvorlige skader skal omgående meddeles den myndighet som har godkjent det rullende materiellet for trafikk. Vedkommende myndighet kan be om at det skadde materiellet fremvises, også hvis det allerede er blitt reparert, slik at den kan forsikre seg om gyldigheten av den tildelte driftsgodkjenningen. Eventuelt kan ny driftstillatelse kreves.

§ 4 De kompetente myndigheter i deltakerstatene underretter Organisasjonen om årsakene til ulykker og alvorlige skader i internasjonal trafikk. Den tekniske ekspertkomiteen kan, på forespørsel fra en av deltakerstatene, undersøke årsakene til alvorlige ulykker i internasjonal trafikk med henblikk på en eventuell videreutvikling av konstruksjons- og driftsbestemmelsene for rullende materiell og annet jernbanemateriell slik de fremgår av vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU.

Artikkel 17

Immobilisering og avvisning av rullende materiell

Den kompetente myndighet som er nevnt i artikkel 5, et annet jernbaneforetak eller en infrastrukturforvalter kan ikke avvise eller immobilisere rullende materiell når De enhetlige rettsregler, bestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler AP-

Om lov om internasjonal jernbanetrafikk og om samtykke til at Norge tiltrer Protokoll av 3. juni 1999 om endring av Overenskomst om internasjonal jernbanetrafikk (COTIF) av 9. mai 1980 (COTIF-loven)

les, the special conditions of admission under Article 7 § 2 or § 3 as well as the construction and operation prescriptions contained in the Annex to RID, have been complied with.

Article 18

Non-compliance with the prescriptions

§ 1 Subject to § 2 and Article 10 § 9, letter c), the juridical consequences resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated by the national law of the Contracting State of which the competent authority has granted the admission to operation, including the rules relating to conflict of laws.

§ 2 The consequences in civil and penal law, resulting from failure to comply with these Uniform Rules and the prescriptions of the Annexes to the APTU Uniform Rules, shall be regulated, so far as concerns the infrastructure, by the national law of the Contracting State in which the infrastructure manager has his place of business, including the rules relating to conflict of laws.

Article 19

Disputes

Two or more Contracting States, which have a dispute relating to the technical admission of railway vehicles and other railway material intended to be used in international traffic, may refer it to the Committee of Technical Experts if they have not succeeded in resolving it by direct negotiation. Such disputes may also be submitted, in accordance with the procedure specified in Title V of the Convention, to the Arbitration Tribunal.

TU, de særlige vilkår som er satt for en godkjenning i henhold til artikkel 7 § 2 eller § 3 samt konstruksjons- og utstyrbestemmelsene i vedlegget til RID, er overholdt.

Artikkel 18

Manglende overholdelse av bestemmelsene

§ 1 Med forbehold for § 2 og artikkel 10 § 9 bokstav c), er de juridiske følgene av en manglende overholdelse av De enhetlige rettsregler og av bestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, regulert i nasjonal rett i den deltakerstaten hvor vedkommende myndighet har gitt driftsgodkjenning, herunder også reglene for lovkonflikter.

§ 2 De sivil- og strafferettslige følgene av en manglende overholdelse av De enhetlige rettsregler og av bestemmelsene i vedleggene til De enhetlige rettsregler APTU, er for infrastrukturens del regulert i nasjonal rett i den deltakerstaten hvor infrastrukturforvalteren har sitt hovedkontor, herunder også reglene for lovkonflikter.

Artikkel 19

Tvister

Oppstår det uenighet mellom to eller flere deltakerstater om teknisk godkjenning av rullende materiell og annet jernbanemateriell for bruk i internasjonal trafikk, kan uenigheten fremlegges for Den tekniske ekspertkomité dersom partene ikke kommer fram til enighet gjennom direkte forhandlinger. Slike tvister kan også reises for voldgiftsdomstolen i samsvar med den fremgangsmåten som er nevnt i del V av overenskomsten.