

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av överenskommelsen med Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av överenskommelsen

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner den i Sankt Petersburg våren 2015 ingångna överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av överenskommelsen.

Genom överenskommelsen tryggas kontinuiteten i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland och avskaffas den ensamrätt hos parterna statliga järnvägar att bedriva järnvägssamtrafik, vilken grundar sig på den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik. I överenskommelsen bestäms om de enhetliga rättsnormer som reglerar transportavtalet i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, vilka till sitt innehåll i huvuddrag motsvarar de motsvarande rättsnormer som ingår i konventionen om internationella järnvägstransporter (COTIF). Bestämmelserna i överenskommelsen harmonierar också med Europeiska unionens lagstiftning. I överenskommelsen ingår bestämmelser bl.a. om transport av passagerare och resgods, passagerarens ansvar, godstransport samt om godstransportavtal och om ändring av det, fraktsedel, tidsfrister för godstransport och hinder för utlämnande av gods, transportföretagets ansvar och grunderna för ansvarsfrihet, transportföretagets ersättningsskyldighet, ersättningsanspråk, järnvägsgränstrafik och järnvägsgränsstationer, utlämnande och återställande av rullande materiel, lastning av gods, personalens vistelse samt om regelbundna kontakter mellan parterna.

Genom överenskommelsen upphävs den gällande överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland, med anslutande överenskommelser, vilka enligt propositionen upphör att gälla den dag som överenskommelsen träder i kraft. Den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik med anslutande överenskommelser är till många delar föråldrad och strider delvis mot Finlands förpliktelser som medlem i Europeiska unionen. I den nya överenskommelsen har införts de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik samt i de anslutande överenskommelserna. Den nya överenskommelsen innehåller också ett bemyndigande med stöd av vilket kommunikationsministeriet och Ryska federationens transportministerium får ingå en överenskommelse om vissa tekniska frågor som hänför sig till genomförandet av överenskommelsen.

Överenskommelsen stöder regeringens mål som gäller ökade servicealternativ och effektivare författningar. Det bedöms att en öppnad marknad för Rysslandstrafiken ökar antalet järnvägsföretag som tillhandahåller transporttjänster och sänker transportkostnaderna. Det att marknadens smidighet ökas bedöms också ha positiva konsekvenser för Rysslandstrafikens logistiska lösningar.

RP 149/2015 rd

Överenskommelsen ska ratificeras och den träder i kraft 30 dagar efter utbytet av ratificeringsinstrumenten. Den föreslagna lagen avses träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som överenskommelsen träder i kraft.

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL	1
INNEHÅLL	3
ALLMÅN MOTIVERING	4
1 NULÄGE	4
1.1 Överenskommelsens bakgrund och dess huvudsakliga innehåll.....	4
1.2 Lagstiftning och praxis.....	5
1.3 EU-lagstiftning och internationella överenskommelser om järnvägstrafik.....	6
2 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN.....	6
3 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER	7
3.1 Ekonomiska och övriga konsekvenser.....	7
3.2 Konsekvenser för myndigheterna	11
4 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN	11
DETALJMOTIVERING	12
1 ÖVERENSKOMMELSENS INNEHÅLL OCH DESS FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND.....	12
Kapitel I. Allmänna bestämmelser	12
Kapitel II Transport av passagerare och resgods	15
Kapitel III Godstransport	22
Kapitel IV Järnvägsgränstrafik	33
Kapitel V Bestämmelser om lastning	37
Kapitel VI Övriga bestämmelser	38
Kapitel VII Slutbestämmelser	38
2 LAGFÖRSLAG	40
3 IKRAFTTRÄDANDE	40
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING ..	40
4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna.....	40
4.2 Behovet av riksdagens samtycke	41
4.3 Behandlingsordning	46
LAGFÖRSLAG	48
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik och om tillämpning av överenskommelsen	48
FÖRDRAGSTEXT	49

ALLMÄN MOTIVERING

1 Nuläge

1.1 Överenskommelsens bakgrund och dess huvudsakliga innehåll

Järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland har reglerats genom överenskommelser mellan Finland och Ryssland. Den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland från 1996 (FördrS 47 och 48/1997, nedan *överenskommelsen om järnvägssamtrafik*) trädde i kraft den 19 juli 1997. Överenskommelsen om järnvägssamtrafik har karaktären av ramöverenskommelse. Med stöd av den upprättades den 26 april 2005 mellan Republiken Finland och Ryska federationen villkor för befordran av passagerare, resgods, il-gods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland (FördrS 21/2007, nedan *befordringsvillkoren*), vilka trädde i kraft den 9 mars 2007 samt lastningsvillkor, vilka trädde i kraft den 1 januari 2007. Dessutom gäller för samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland bestämmelserna i järnvägsgränsöverenskommelsen från 1947, vilka till stor del är föråldrade. Till och med 2005 beslutades ärenden i anslutning till järnvägssamtrafik vid konfe-rensen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. Sedermera har ärenden som gäller järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland och som hör till myndigheternas behörighet be-slutats vid gemensamma möten i transportarbetsgruppen under den ekonomiska samarbets-kommissionen mellan Finlands och Rysslands regeringar.

Den nuvarande överenskommelsen om järnvägssamtrafik strider delvis mot grundlagen som trädde i kraft år 2000 och mot Finlands förpliktelser som medlem i Europeiska unionen. I arti-kel 2 bemyndigas kommunikationsministeriet att med Ryska federationens transportministe-rium ingå överenskommelser som kommunikationsministeriet inte längre har behörighet till, eftersom de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Genom den nuva-rande överenskommelsen om järnvägssamtrafik begränsas idkande av järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland så att det utgör en ensamrätt för parternas statliga järnvägar. Som med-lemsstat i Europeiska unionen får Finland inte genom överenskommelser med tredjestater be-gränsa tillhandahållandet av transporttjänster i det finska bannätet för andra järnvägsföretag som fått koncession inom EU-området.

Överenskommelsen om järnvägssamtrafik är kort och har en problematisk struktur. De viktig-aste frågorna i anslutning till järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland finns avtalade i de befordringsvillkor som upprättats med stöd av överenskommelsen om järnvägssamtrafik och järnvägsgränsöverenskommelsen från 1947. I de gällande överenskommelserna ingår å ena si-dan bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och å andra sidan bestämmelser som transportföretagen som bedriver järnvägssamtrafik kunde avtala om sinsemellan.

Finland och Ryssland kom överens om att inleda en reform av överenskommelsen om järn-vägssamtrafik vid samtrafikskonferensen i april 2005. Förhandlingarna om överenskommelsen inleddes i april 2006. Senare år 2006 meddelade Finland de ryska myndigheterna att man i Finland måste utreda konsekvenserna av överenskommelsen om järnvägssamtrafik innan för-handlingarna om överenskommelsen kan fortgå. År 2007 lät kommunikationsministeriet ut-föra den nämnda konsekvensutredningen. I utredningen bedömdes konsekvenserna av att järnvägssamtrafiken öppnas för konkurrens i en situation där järnvägssamtrafik kunde bedri-vas i det finska bannätet av VR-Yhtymä Oy och dessutom av övriga järnvägsföretag som fått koncession inom EU-området. Konsekvensutredningen begränsade sig till godstrafik och end-astr till trafik inom det finska bannätet. Konsekvenserna av ömsesidigt öppnande för konkur-rens utreddes inte. Genom ett förordnande givet i september 2014 lät ministeriet utföra en ny

utredning över överenskommelsens konsekvenser. En närmare redogörelse över utredningen finns nedan i avsnitt 3 som gäller propositionens konsekvenser.

Efter att 2007 års utredning blev klar tillsatte Finland den 20 december 2007 en ny förhandlingsdelegation för förhandlingarna om överenskommelsen. Förhandlingarna fortsatte åter i januari 2008 och de slutfördes i augusti 2013, varvid ett förhandlingsresultat uppnåddes om en överenskommelse mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik (nedan *den nya överenskommelsen*). Förhandlingarna om överenskommelsen har dröjt länge bl.a. på grund av parternas olika rättssystem och på grund av att förhandlingarna på den ryska sidan byttes. En del av de frågor som omfattas av överenskommelsen hör till Europeiska unionens behörighet. Kommunikationsministeriet har regelbundet informerat EU-kommissionen om förhandlingssituationen och flera gånger besökt kommissionens representanter för diskussioner om överenskommelsen och om förhandlingarna om den. Dessutom sände ministeriet den 27 juni 2014 i enlighet med kraven i artikel 14 i Europaparlamentets och rådets direktiv 2012/34/EU om inrättande av ett gemensamt europeiskt järnvägsområde (nedan *järnvägsmarknadsdirektivet*) kommissionen till känna överenskommelsen som den lydde enligt förhandlingsresultatet. Kommissionen har genom ett beslut av den 5 augusti 2015 gett Finland tillstånd att ingå överenskommelsen då den betraktat att överenskommelsen är förenlig med artikel 14.1 i järnvägsmarknadsdirektivet och inte utgör hinder för syftet och målsättningen för unionens transportpolitik.

Överenskommelsens föremål är direkt internationell passagerar- och godstrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland. Med direkt trafik avses trafik utan tågbyte för passagerare eller utan omlastning av gods på järnvägsgränsstationerna. I överenskommelsen har införts alla de bestämmelser som i Finland hör till området för lagstiftningen. Transportföretagets ansvar för transporten upphör på den närmaste järnvägsgränsstationen från riksgränsen, om transportföretagen inte har kommit överens om något annat sinsemellan. Transportföretaget ansvarar för lämpligt genomförande av de skyldigheter som följer av transportavtalet ända tills godset har överlämnats till mottagaren. Transportföretagen ska ha ett inbördes avtalsförhållande, eftersom de kommer överens om bl.a. det praktiska ordnandet av transporter.

Överenskommelsen öppnar inte upp järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland ömsesidigt för konkurrens. Däremot öppnas genom överenskommelsen järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland för konkurrens för alla järnvägsföretag som fått koncession på EU-området till den del som trafiken sker på det finska bannätet.

1.2 Lagstiftning och praxis

I Finland regleras järnvägstrafik och villkoren för bedrivande av järnvägstrafik av järnvägslagen (304/2011). Genom järnvägslagen har man nationellt genomfört Europaparlamentets och rådets direktiv som ingår i EU:s s.k. järnvägspaket och som gäller järnvägssystemet och järnvägsmarknaden. Dessa direktiv är ovan nämnda järnvägsmarknadsdirektivet och Europaparlamentets och rådets direktiv 2008/57/EG om driftskompatibiliteten hos järnvägssystemet inom gemenskapen (nedan *driftskompatibilitetsdirektivet*) samt Europaparlamentets och rådets direktiv 2004/49/EG om säkerhet på gemenskapens järnvägar och om ändring av rådets direktiv 95/18/EG om tillstånd för järnvägsföretag och direktiv 2001/14/EG om tilldelning av infrastrukturkapacitet, uttag av avgifter för utnyttjande av järnvägsinfrastruktur och utfärdande av säkerhetsintyg (nedan *järnvägssäkerhetsdirektivet*). På ersättning för person- och sakskador som orsakats i järnvägstrafik tillämpas lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999) och på järnvägstransporter tillämpas järnvägstransportlagen (1119/2001) samt på järnvägstransporter av farligt gods lagen om transport av farliga ämnen (719/1994). Enligt 1 § i lagen om ansvar i spårtrafik tillämpas den lagen på ersättning för person- och sakskador i spårtrafik till den del

något annat inte följer av internationella förpliktelser som är bindande för Finland. En motsvarande avgränsning av tillämpningsområdet finns i 1 § i järnvägstransportlagen.

1.3 EU-lagstiftning och internationella överenskommelser om järnvägstrafik

Utöver ovan nämnda järnvägsmarknadsdirektivet, driftskompatibilitetsdirektivet och järnvägs-säkerhetsdirektivet gäller för järnvägstrafik dessutom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (nedan *trafikavtalsförordningen*) och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1371/2007 om rättigheter och skyldigheter för tågresenärer (nedan *förordningen om järnvägars ansvar*). I frågor som gäller järnvägstrafik har behörigheten övergått från medlemsstaterna till Europeiska unionen till den del som dessa frågor omfattas av EU-lagstiftningen. Finland har dock kunnat förhandla och ingå den aktuella överenskommelsen med Ryssland efter att ha sett till att bestämmelserna i överenskommelsen inte står i konflikt med EU-lagstiftningen.

Internationella järnvägstransporter regleras av konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) sådan den lyder ändrad genom det den 3 juni 1999 ingångna Vilniusprotokollet (FördrS 52/2006, nedan *COTIF-konventionen*). Konventionen trädde i kraft i Finland den 1 juli 2006. Parterna i COTIF-konventionen är utöver EU:s medlemsstater och Norge och Schweiz också bl.a. Ukraina samt flera stater i Nordafrika och Mellanöstern. Ryssland anslöt sig partiellt till COTIF-konventionen år 2010, till dess bihang B (enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg CIM, nedan *CIM-reglerna*). Det att Ryssland partiellt anslutit sig till CIM-reglerna påverkar inte den nya överenskommelsen om järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, eftersom Ryssland har avgränsat transporterna mellan Finland och Ryssland från tillämpningsområdet för CIM-reglerna. På den övriga internationella järnvägstrafiken tillämpar Ryssland järnvägarnas samarbetsorgan OSJD:s överenskommelse om internationella fraktt transporter på järnväg (*SMGS-överenskommelsen*) och överenskommelsen om internationell persontrafik (*SMPS-överenskommelsen*) samt sina bilaterala överenskommelser om järnvägstrafik. Utöver Ryssland och OSS-staterna har bl.a. de flesta staterna i Östeuropa samt Kina och vissa andra stater i Asien anslutit sig till SMGS- och SMPS-överenskommelsen.

Bestämmelserna om godstransport i den nya överenskommelsen motsvarar i stor utsträckning bestämmelserna i CIM-reglerna. På motsvarande sätt motsvarar överenskommelsens bestämmelser om transport av passagerare och resgoods till stor del bestämmelserna i bihang A till COTIF-konventionen (Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, nedan *CIV-reglerna*). Därför har nedan i samband med överenskommelsens aktuella bestämmelser de motsvarande bestämmelserna i CIV- och CIM-reglerna beskrivits.

Järnvägstransporter av farligt gods mellan Finland och Ryssland regleras av överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, vilken ingicks den 25 juni 2013 (nedan *överenskommelsen om transport av farligt gods på järnväg*). Överenskommelsen trädde i kraft den 30 augusti 2014 (FördrS 76 och 77/2014).

2 Målsättning och de viktigaste förslagen

Propositionens målsättning är att den nya överenskommelsen mellan Finland och Ryssland om direkt internationell järnvägstrafik ska godkännas och sättas i kraft samt att sålunda avsluta den nuvarande oklara situation som delvis strider mot grundlagen och Finlands förpliktelser som EU-medlem.

I den nya överenskommelsen ingår bestämmelser om både passagerar- och godstrafik. I överenskommelsen har införts alla bestämmelser i den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik eller i de anslutande avtalen till överenskommelsen som i Finland hör till området för lagstiftningen. I överenskommelsen regleras villkoren för transport av passagerare och gods, rättigheterna och skyldigheterna hos passagerare och transportföretagen samt förhållandet mellan transportföretagen och deras skadeståndsskyldighet och andra ansvarsfrågor. Dessutom ska kommunikationsministeriet genom överenskommelsen bemyndigas att med Ryska federationens transportministerium ingå en överenskommelse mellan ministerierna om operativa och tekniska bestämmelser för genomförandet av den nya överenskommelsen, nedan överenskommelsen mellan ministerierna.

Propositionen innehåller ett förslag till lag genom vilken de bestämmelser i den nya överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen ska sättas i kraft.

3 Propositionens konsekvenser

3.1 Ekonomiska och övriga konsekvenser

Kommunikationsministeriet har låtit utföra en konsekvensundersökning som blev klar i februari 2015, där man bedömer den nya överenskommelsens ekonomiska konsekvenser för den finska järnvägstransportmarknaden, för upprätthållandet och utvecklandet av det statliga bannätet samt för nationalekonomin. Undersökningen utfördes av trafikekonomikonsulten Juha Tervonen (JT-Con) utifrån en omfattande intervjuundersökning. Utredningen fokuserade på godstrafik på järnväg mellan Finland och Ryssland. Persontrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland är betydligt mindre än godstrafiken och det bedöms inte uppstå konkurrens i den trafiken efter ikraftträdandet av överenskommelsen.

I den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik begränsas rätten att bedriva järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland till endast de statliga järnvägsbolagen i parterna. I den nya överenskommelsen avlägsnas de bestämmelser som gäller begränsning av marknaden. Enligt den nya överenskommelsen har alla järnvägsföretag som är etablerade i Finland eller någon annanstans på EES-området rätt att bedriva järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland på Finlands bannät. Genom överenskommelsen öppnas dock inte Rysslands inre järnvägstransportmarknader för järnvägsföretag som är etablerade i Finland eller någon annanstans på EES-området, och inte heller Finlands järnvägsmarknad för ryska järnvägsföretag.

I järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland transporteras årligen 13–15 miljoner ton gods. Utifrån utvecklingsprognosen för järnvägstrafiken bedöms transporterna under de kommande åren bevara samma nivå. Största delen av transporterna utgörs av direkt handel mellan Finland och Ryssland. Transitotrafikens andel är cirka sex miljoner ton. Transporterna bedöms även i framtiden till en stor del rikta sig från Ryssland till Finland. Från Ryssland importeras till Finland eller via Finland exporteras till väst huvudsakligen stora råvarupartier. Till Ryssland transporteras betydligt mindre gods mätt i ton, närmast finska industrivaror. Godsets värde är dock i förhållande till mängden ton relativt högt i jämförelse med det gods som transporteras från Ryssland till Finland.

Det bedöms att järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland ger upphov till en omsättning på ca 100 miljoner euro på den finska transportmarknaden. En del av omsättningen kommer från transporttjänster och en del från övrig logistik. Järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland skapar för närvarande ca 1000 arbetsplatser i Finland.

Öppnandet av Rysslandstransporterna för konkurrens på den finska sidan bedöms sannolikt fördela transporterna i någon mån mellan olika järnvägsföretag. Det är dock inte säkert om

öppnandet för konkurrens ökar järnvägstransporterna mellan länderna. Järnvägarna är bäst lämpade för transport av stora massor, och utvecklingen av sådana transporter beror på transportbehoven inom tung industri. Vissa anser att konkurrensen kunde igångsätta en betydande priskonkurrens och innovationer inom logistiska järnvägslösningar, vilket kunde leda till att värdefulla transporter kommer tillbaka till järnvägarna och dessutom att transitotransporter av värdefullt gods ökar.

Det är faktorer utanför järnvägstransportmarknaden som i stor utsträckning påverkar utvecklingen och utvecklingspotentialen av transportvolymerna i direkta transporter mellan Finland och Ryssland. Råvaruflödet från Ryssland till Finland beror på efterfrågan på världsmarknaden av varor från den finska tunga industrin (skogsindustrin, den kemiska industrin och oljeraffineringen) och därigenom på produktionsvolymerna och fabriksinvesteringar i Finland. Det syns att det investeras i produktion av åtminstone cellulosa och andra produkter från skogsindustrin i den utsträckningen att behovet av import av råvirke och kemikalier från Ryssland kan öka. Detta skulle öka järnvägstransporterna åtminstone om transporternas konkurrenskraft blir bättre i förhållande till vägtransporterna. Exporten av finska industriprodukter till Ryssland kan öka bara om den ryska ekonomin åter börjar växa. Lägre priser för järnvägstransporter kan i någon mån leda till att transporterna genomförs på spår i större utsträckning än för närvarande. Inom transitotransporter konkurrerar rutten via Finland i fortsättningen allt mer med Rysslands egna hamnar och de baltiska transitorutterna.

Konkurrensen inom järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland bedöms ha en viktig roll för inledande av konkurrens på den finska järnvägsmarknaden. Det är möjligt att försöka etablera sig på marknaden för Rysslandstrafiken genom att tillhandahålla dragtjänster utan att järnvägsföretaget behöver investera i vagnar. Rysslandstrafikens vagnmateriel är enbart rysk hyresmateriel eller materiel som den finska industrin äger och som registrerats i Ryssland.

Öppning för konkurrens inom järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland kan sänka järnvägstransportpriserna i fråga om vissa transporter. Konkurrensen är mest sannolik och prissänkningen större i heltågstransporter (direkt drag från gränsen till fabriken eller hamnen och tillbaka) och mindre inom krävande varuslag (torr bulklast). Också inom mer krävande varutransporter och tågsammansättningar bedöms det finnas möjligheter till konkurrens. Inom transporter av farliga ämnen uppstår inte nödvändigtvis alls någon konkurrens. Det är möjligt att resurserna hos nyss etablerade järnvägsföretag eventuellt inte räcker till för att sköta stora transportflöden som binder upp en stor mängd lok.

Bedömningen av konsekvenserna på transportpriserna av öppnande för konkurrens av järnvägstransporter varierar mellan minst fem och högst 30 procent. En del av loktjänsternas kostnader (bl.a. energikostnaderna och de skatter och avgifter som tas ut för användning av bannätet) bestäms så att järnvägsföretaget just inte kan påverka dem. Ett nyss etablerat järnvägsföretag kan konkurrera med kapitalkostnaderna genom att öka utnyttjandegraden av lok, effektiviteten i användningen av personal, utlokaliserade tjänster, minimerade omkostnader och täckningen. Eventuellt också de ryska vagnarnas dygnshyra kan konkurrensutsättas.

De mest uppenbara möjligheterna till konkurrens finns i fråga om transporter för skogsindustri- och växlingstrafik i Sydöstra Finland. De företag som för närvarande sköter intern trafik vid fabriker och växlingstrafik kunde utvidga trafikeringen ända till järnvägsgränsstationerna. Likaledes bedöms det kunna uppstå konkurrens i loktjänster mellan järnvägsgränsstationer och Sydöstra Finlands logistikcentraler och hamnar. En marknad med flera aktörer kan också skapa ny efterfrågan på växlingsloktjänster på järnvägsgränsstationer och i terminaler.

Det kan förmodas att de nuvarande loktjänstföretagen utvidgar sin verksamhet och i någon mån konkurrerar om industrins och speditörsföretagens transporter just i Rysslandstrafiken.

Utöver detta förutspås det att ett eller två nya järnvägsföretag etablerar sig på marknaden, vilka tillhandahåller loktjänster både för Rysslandstrafiken och för den finska interna transportmarknaden.

När marknaden öppnas för konkurrens fördelas de nuvarande järnvägstransporternas och logistikens transportmarknad på ca 100 miljoner euro mellan flera aktörer. VR-Yhtymä Oy bedöms i varje fall bevara sin ställning. Till en början strävar de nya aktörerna sannolikt efter att få en andel på uppskattningsvis några miljoner euro av marknaden. Priskonkurrensen kan i början leda till en nedgång i den totala omsättningen från loktjänster. När marknaden öppnas för konkurrens kan också sysselsättningen minska, eftersom konkurrensen tvingar aktörerna och marknadsledaren att effektivisera sin användning av arbetskraft. Endast en betydande ökning av järnvägstransporterna kan öka omsättningen inom branschen och dess sysselsättningskonsekvenser jämfört med utgångsläget. I fortsättningen kan omsättningen inom Rysslandstrafiken öka så att den är högre än utgångsläget, om transporter överförs från landsväg till järnväg.

Konkurrensen inom järnvägstransporterna mellan Finland och Ryssland har också konsekvenser för den finska interna järnvägstransportmarknaden. Nya järnvägsföretag eller järnvägsföretag som utvidgar sin verksamhet behöver transporter i Rysslandstrafiken när de försöker etablera sig på marknaden. Genom detta kan uppnås flera kundförhållanden och inkomstkällor vilket minskar riskerna för marknadsetableringen. Ett järnvägsföretag som i sin verksamhet är beroende av några få transportkunder tar en betydande risk och detta lockar inte investerare till branschen. Rysslandstrafikens betydelse för att konkurrensen ska börja illustreras av att det på den finska interna järnvägstransportmarknaden finns några betydande transportkunder som köper transporter, medan det i Rysslandstrafiken finns ett flera gånger större antal transportkunder och i synnerhet inom transitotransporter finns det tillväxtpotential.

Att etablera sig på branschen är förenat med betydande risker och utmaningar. På den finska sidan är det möjligt att ingå transportavtal med en tämligen fåtalig kundkrets och detta ökar riskerna vid etableringen av ett företag. På efterfrågan av transporter påverkar ett stort antal faktorer som hänför sig till den ryska ekonomiska utvecklingen och den ryska järnvägsmarknaden, vilka det är omöjligt att påverka i Finland. Utnyttjande av öppnandet för konkurrens i synnerhet som tillväxtstrategi förutsätter goda direkta kontakter och mellanhandskontakter till den ryska transportmarknaden och industrin. Inom utrikeshandeln har expeditörsföretag och andra agenturer en mycket viktig roll som samarbetspartner för små järnvägsföretag både med tanke på handelskontakterna och med tanke på serviceinnovationer.

I och med att Rysslandstrafiken eventuellt ökar och flera järnvägsföretag samtidigt är verksamma på statens bannät behövs på vissa banavsnitt och i trafikens knutpunkter åtminstone riktade utvecklingsåtgärder för att kunna garantera att bankapaciteten är tillräcklig och att transporterna sker ostört på viktiga banavsnitt samt på järnvägsgränsstationers och terminalers bangårdar. De mest omfattande åtgärderna omfattar bygget av ett nytt spår på de enspåriga banavsnitten Luumäki–Imatra–Imatrankoski och Luumäki–Vainikkala. Enligt Trafikverket kan man också genom små åtgärder uppnå en tillräcklig bankapacitet och säkerställa att trafiken löper. Enligt industrin borde investeringarna däremot göras så att bankapaciteten och möjligheterna till ökad trafik säkerställs långt in i framtiden.

Av betydelse för utvecklingen av transporterna inom Rysslandstrafiken är att man genom en överenskommelse öppnar alla järnvägsgränsstationer för transport av alla slags varor. Tills vidare har endast järnvägsgränsstationen i Vainikkala varit tillgänglig för import- och exporttransporter av alla slags varor. När den nya överenskommelsen träder i kraft kan trafikvolymer minska och kapaciteten öka för Vainikkala järnvägsgränsstation genom att överföra en del av transporterna till andra järnvägsgränsstationer, i synnerhet till Imatrankoski. Samti-

digt möjliggörs nya direkta transportrutter via andra järnvägsgränsstationer. En smidig skötsel av den nya trafiken genom andra järnvägsgränsstationer förutsätter att dessa stationers infrastruktur och övriga funktionsbetingelser utvecklas. Också övervakningstekniken på dessa järnvägsgränsstationer bör utvecklas. De konsekvenser som dessa utvecklingsåtgärder har är inte till alla delar kända i detalj i detta skede.

I Trafikverkets godstrafikprognos för 2015 har transporttonnen uppskattats öka moderat på banavsnitten Kouvola-Vainikkala och Joutseno-Imatra-Imatrankoski. Man har bedömt att Rysslandstrafiken i huvudsak kommer att gå längs den nuvarande ruten via Vainikkala. Som mest kräver utvecklandet av sydöstra Finlands bannät enligt förhandsuppgifter 375 miljoner euro i baninvesteringar, varutöver utvecklandet av sydöstra Finlands bangårdar, järnvägsgränsstationer, trafikstyrning och andra järnvägstjänster kan kräva sammanlagt flera tiotals miljoner euro. I utvecklingsprojekten ingår förbättrande av banförbindelsen Luumäki-Imatra-Imatrankoski och förnyande av Vainikkalas bangård. Utvecklandet av verksamhetsbetingelserna för transporter som går via Vartius i form av utvecklande av tvär-gående trafik skulle uppskattningsvis förutsätta investeringar på 140 miljoner euro på järnvägsruten Vartius-Idensalmi-Ylivieska. Sammanlagt är det som mest fråga om insatser som upp-går till över en halv miljard euro. Genom att genomföra valda åtgärder kan summan bli mindre än hälften av detta.

Till en början förmodas den stora konkurrensen inom Rysslandstrafiken minska skatteintäkter för staten från transportrörelse. Skatteintäkterna börjar öka om järnvägstransporterna ökar i betydande grad och i synnerhet transitotransporterna med mångsidiga behov av logistiktjänster i transportkedjan. De mest betydande konsekvenserna för den statliga ekonomins inkomster av Rysslandstrafiken uppstår dock genom de nationalekonomiska konsekvenserna, dvs. när konkurrenskraften hos de industribranscher som använder sig av transporterna förbättras på ett sätt som ökar utrikeshandeln. Dessa konsekvenskedjor är dock starkt beroende av en gynnsam utveckling av världsekonomin och av den ryska ekonomin.

En förbättrad konkurrenskraft för järnvägstransportkedjan i Finland har i sig begränsade möjligheter att påverka hela branschens och nationalekonomins utvecklingstrender. Trots detta är ändringar i lagstiftningen som förbättrar möjligheterna till förbättrad konkurrenskraft nödvändiga. En effektiviserad transportkedja kan ha t.o.m. betydande återverkningar på framgången hos de branscher som använder sig av transporterna.

I och med att Rysslandstrafiken ökar växer Trafikverkets intäkter från banavgifter. Samtidigt ökar dock slitaget på bannätet klart mer och i synnerhet de investeringar som behövs i bannätet. Om transitotrafiken börjar öka, ökar också avkastningen på den farledsavgift som tas ut av fartygen. För transitotransporter tas på grund av rabatt dock ut en farledsavgift som endast utgör hälften av vad som tas ut för andra fartyg som passerar.

Uppdelningen av Rysslandstrafikens transporter mellan flera järnvägsföretag och en eventuell ökning av järnvägstransporterna skulle öka utsläppen från järnvägstrafiken på grund av större frekvens av dieseldrag. Konsekvenserna på nivån för Finlands trafiksystem är dock inte särskilt betydande, i synnerhet om det i transporterna sker en förskjutning från vägtransporter till järnvägarna. En ökad trafik medför en ökad nivå av buller och vibration längs järnvägsrutterna, men det är möjligt att förbereda sig för detta genom innovationer för att utveckla bannätet och också genom att fästa uppmärksamhet vid materielens egenskaper.

Trafiksäkerhetskonsekvenserna är sannolikt obetydliga på grund av den starka regleringen av järnvägsbranschen och på grund av säkerhetskulturen. I varje fall förbättras trafiksäkerheten av de innovationer som utvecklar bannätet. Om transporter överförs till järnväg tack vare konkurrensen, förbättras säkerheten i vägtrafiken.

3.2 Konsekvenser för myndigheterna

Den i överenskommelsen avsedda behöriga myndigheten ska i Finland vara kommunikationsministeriet och i Ryssland Ryska federationens transportministerium. I överenskommelsen ingår bestämmelser om regelbundna kontakter mellan de behöriga myndigheterna. De behöriga ministerierna ordnar minst en gång per år gemensamma möten, där man behandlar utvecklande av internationell järnvägstrafik och ärenden som omfattas av överenskommelsen samt andra frågor som hänför sig till järnvägstrafiken mellan parterna. I mötet uppföljs också genomförandet av överenskommelsen. Gemensamma möten ska ersätta de i överenskommelsen om järnvägssamtrafik avsedda konferenser om samtrafiken, vilka inte längre har ordnats sedan 2005.

Genom överenskommelsen bemyndigas kommunikationsministeriet och Ryska federationens transportministerium att ingå en överenskommelse mellan ministerierna om frågor av teknisk och operativ natur. De frågor om vilka det ska avtalas i överenskommelsen mellan ministerierna hör i Finland i huvudsak till Trafiksäkerhetsverkets och delvis till Trafikverkets ansvarsområde. Ämbetsverken ansvarar för egen del för behövlig uppdatering av de frågor som ingår i överenskommelsen mellan ministerierna. Avsikten är att båda ämbetsverken skapar och upprätthåller etablerade förhandlings- och diskussionskontakter med de ryska myndigheterna. Trafikverket har redan av hävd haft regelbunden diskussionskontakt med de ryska myndigheterna i frågor som hänför sig till utvecklande av järnvägsgränstrafiken.

Överenskommelsen orsakar inga ändringar i uppgifterna hos tull- och gränsövervakningsmyndigheterna avseende järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. En eventuell överföring av järnvägstransporterna till andra järnvägsgränsstationer och ökade transporter genom dem förutsätter dock en ökad arbetsinsats också av tull- och gränsbevakningsmyndigheterna på de aktuella järnvägsgränsstationerna.

4 Beredningen av propositionen

Statsrådet tillsatte den 17 december 2007 en bredbasig förhandlingsdelegation för avtalsförhandlingarna. Regeringspropositionen har beretts inom kommunikationsministeriet i samarbete med utrikesministeriet, Trafiksäkerhetsverket och Trafikverket. En redogörelse över förhandlingarna om överenskommelsen ingår ovan i avsnitt 1.1.

Innan överenskommelsen undertecknades begärdes utlåtande av utrikesministeriet, justitieministeriet, Trafiksäkerhetsverket, Trafikverket, Tullen, Gränsbevakningsväsendet, VR-Group Ab, Näringslivets centralförbund och Skogsindustrin rf. I de avgivna utlåtandena förordades undertecknande av överenskommelsen.

Enligt 3 § 9 punkten i reglementet för statsrådet behandlar statsrådet åtgärder i anslutning till ärenden som ska avgöras inom Europeiska unionen och ärenden som i fråga om sitt innehåll och sina verkningar kan jämföras med dem, om åtgärderna förutsätter beslut av statsrådet. Med ärenden som ska avgöras inom EU jämföras också fördrag som på grund av en koppling till EU får ingås eller vars ingående åläggs i en EU-rättsakt eller överenskommelse.

Den nya överenskommelsen om järnvägstrafik innehåller bestämmelser som hör till EU:s behörighet. Det är fråga om en överenskommelse som Finland har kunnat ingå utifrån ett bemyndigande i artikel 14 i järnvägsmarknadsdirektivet. I överenskommelsen ingår dock också ett betydande antal bestämmelser som klart hör till den nationella behörigheten och som inte kan anses vara obetydliga. Därför begärdes fullmakt för undertecknande av överenskommelsen.

sen med stöd av 93 § 1 mom. i grundlagen av republikens president, som beviljade underteckningsfullmakten den 25 oktober 2013. Överenskommelsen undertecknades den 28 april 2015.

Över propositionsutkastet begärdes utlåtande av samma instanser som över undertecknandet av överenskommelsen. Remissinstanserna har förordat propositionsutkastet. Utrikesministeriet och justitieministeriet framförde vissa preciseringar till motiveringarna i propositionsutkastet, vilka har beaktats i den fortsatta beredningen.

DETALJMOTIVERING

1 Överenskommelsens innehåll och dess förhållande till lagstiftningen i Finland

I överenskommelsens ingress konstateras att Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering stöder sig på principerna för likvärdigt partnerskap och ömsesidig respekt och erkänner betydelsen av det samarbete och den växelverkan gällande järnvägstrafik som länge fortgått mellan parterna och som önskar fortsätta att utveckla den samt bevara järnvägstrafikens säkerhet på en hög nivå. Parterna har ingått överenskommelsen med beaktande av behoven hos och särdragen för passagerar- och godstrafiken på järnväg.

Kapitel I. Allmänna bestämmelser

Artikel 1. *Överenskommelsens föremål och tillämpningsområde.* Genom överenskommelsen regleras frågor som gäller direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland samt gemensamma rättsnormer för transportavtal som används i denna trafik. Med direkt internationell järnvägstrafik avses att man i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland trafikerar utan tågbyten för passagerarna samt utan omlastning av gods på järnvägsgränsstationerna.

I artikel 1.3 avgränsas från överenskommelsens tillämpningsområde de transporter vars bestämmelsestation är de i punkten angivna Kaliningrads järnvägars stationer med undantag för tågfarjetransport och Rysslands järnvägars stationer i Republiken Kazakstan samt transporter från dessa stationer till Finland. Transitotransporter avses dock inte bli avgränsade från överenskommelsens tillämpningsområde. Detta har beaktats i artikel 1.4 enligt vilken överenskommelsen inte begränsar idkande av transitotransporter via Republiken Finland eller Ryska federationen med stöd av andra internationella överenskommelser som den ena av dem är part i. Sådana internationella överenskommelser kan t.ex. vara ovan nämnda COTIF-konventionen och SMGS-överenskommelsen.

Artikel 2. *Termer.* I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i överenskommelsen.

Med *medföljande fordon* avses ett fordon som upptagits för transport och som kan vara en personbil och släpvagn som kopplas till ett sådant fordon samt en moped eller en motorcykel. Fordonet ska vara registrerat i passagerarens bostadsland och han eller hon ska använda det för att röra sig på väg. Fordonet ska till sina dimensioner vara sådant att det går att transportera det i en specialvagn i det passagerartåg där passageraren själv reser.

Med *intermodal enhet* avses utöver fordon och fordonskombinationer containrar och andra fordon som individualiseras i definitionen och som används för transport av gods genom användning av två eller flera transportsätt.

Med *tredjestat* avses andra stater än de stater som är parter i överenskommelsen.

Med *transportavgifter* avses avgifter som transportföretagen tar ut för transport av gods och resgods och personer, inbegripet andra avgifter som anges i definitionen, tilläggsavgifter och andra avgifter som hänför sig till transport av gods och resgods samt personer. De avgifter som tas ut för transport av gods och resgods ska ha uppstått från det ögonblick som godset tagits emot för transport tills dess att det utlämnas till en person som har rätt att ta emot det.

Med *transport i direkt internationell järnvägstrafik* avses transport av passagerare och av handbagage, resgods och gods som de har med sig på järnväg mellan järnvägsstationer som finns på partsstaternas territorier med en enhetlig handling som upprättats för hela transportrutten.

Med *transportföretag* avses alla transportföretag som är verksamma som juridiska personer eller som enskilda näringsidkare och som i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen deltar i transport av passagerare, handbagage och resgods eller gods i direkt internationell järnvägstrafik i enlighet med villkoren i den aktuella överenskommelsen och som i enlighet med transportavtalet har förbundit sig att transportera passagerarna och resgodset eller det gods som avsändaren anförtrott transportföretaget från avsändningsorten till bestämmelseorten, samt att utlämna godset till den mottagare som har rätt att få godset.

Med *handbagage* avses passagerarens effekter som passageraren medför i en passagerarvagn. Det ska inte införas begränsningar avseende handbagagets vikt, men det ska till sin storlek vara sådant att passageraren utan svårighet kan transportera bagaget med sig och att det i vagnen kan placeras på platser som reserverats för det.

Med *rullande materiel* avses lok, motorvagnståg och alla slags vagnar som är avsedda för transport av passagerare, resgods och gods. Dessutom avses med rullande materiel annan materiel i järnvägstrafik som används i underhålls- och reparationsuppgifter för baninfrastrukturen eller för annat trygghande av järnvägstransporter.

Med *personer med nedsatt rörlighet* avses personer vars rörelseförmåga är begränsad vid användning av fordon på grund av fysisk skada, utvecklingsstörning eller någon annan skada eller på grund av sin ålder. En fysisk skada kan vara orsakad av en bestående eller tillfällig sensorisk eller motorisk skada. Dessutom förutsätts att tågresande hos personen med nedsatt rörlighet kräver lämplig uppmärksamhet av tågpersonalen och att de tjänster som tillhandahålls passagerare ska anpassas för specialbehov hos personer med nedsatt rörlighet. Definitionen motsvarar definitionen av personer med funktionshinder och person med nedsatt rörlighet som ingår i artikel 3.15 i förordningen om järnvägars ansvar.

Med *avsändare* avses en fysisk eller juridisk person som har avlämnat godset för transport och som har antecknats i fraktsedeln som godsets avsändare.

Med *sändning* avses gods eller godsparti som upptagits för frakt genom en enda fraktsedel.

Med *resgods* avses passagerarens gods som transportföretaget upptagit för transport i ett passagerartågs resgodsvagn till den bestämmelsejärnvägsstation som anges i biljetten. Resgods avviker från handbagage på det sättet att det inte transporteras i samma vagn som passageraren. Nuförtiden transporteras det inte resgods i persontrafiken mellan Finland och Ryssland, eftersom det inte finns resgodsvagnar i tågen.

Med *passagerare* avses fysiska personer som reser med tåg och som har en giltig biljett för resan.

Med *järnvägsinfrastruktur* avses den tekniska helhet som omfattar spår, järnvägsstationer samt andra konstruktioner och anläggningar. Genom de anläggningar som hör till järnvägsinfrastrukturen säkerställs järnvägsinfrastrukturens funktion.

Med *järnvägsinfrastrukturförvaltare* avses en fysisk eller juridisk person som ansvarar för drift och utveckling av järnvägsinfrastrukturen och som tillhandahåller transportföretags tjänster som hänför sig till användningen av infrastrukturen. Till sitt innehåll motsvarar definitionen vad som bestäms i järnvägsmarknadsdirektivet, järnvägssäkerhetsdirektivet och i driftskompatibilitetsdirektivet om bannätsförvaltare. I Finland är Trafikverket, såsom ansvarig för statens bannät, den järnvägsinfrastrukturförvaltare som avses i överenskommelsen.

Med *järnvägsgränsstation* avses en järnvägsstation via vilken människor, fordon, frakt, gods och djur transporteras på järnväg över riksgränsen i enlighet med lagstiftningen i den part på vars territorium en sådan station är belägen. I Finland finns det för närvarande fyra sådana järnvägsgränsstationer som avses i överenskommelsen (Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius).

Med *sigill och låsplombanläggningar* avses ett övervakningselement som kombinerats till en enda konstruktion, inklusive elektroniska sigill, som inte tillåter tillgång till det transporterade godset utan att helheten söndras.

Med *tillämplig lagstiftning* avses den helhet av författningar som gäller i en partsstat. I den lagstiftning som är tillämplig i Finland kan utöver nationell lagstiftning ingå gällande EU-lagstiftning samt andra internationella förpliktelser som är bindande för Finland.

Med *person som har rätt att disponera över godset* avses avsändaren, mottagaren eller en annan person som på grundval av ett transportavtal har bestämmanderätt över det gods som transporteras.

Med *gods* avses varor och andra föremål över vars transport i sådan järnvägstrafik som omfattas av överenskommelsen det upprättas ett transportavtal.

Med *godstransportavtal* avses ett transportavtal med stöd av vilket ett transportföretag mot ersättning transporterar gods som avsändare överlämnat till företaget. Definitionen på transportavtal motsvarar till sitt innehåll artikel 6 som gäller transportavtal i bihang B (enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, nedan *CIM-reglerna*) i COTIF-konventionen.

Definitionen på *farligt gods* motsvarar definitionen på farligt gods i artikel 2 i överenskommelsen om transport av farligt gods på järnväg.

Med *mottagare* avses en fysisk eller juridisk person som i fraktsedeln angetts vara godsets mottagare. Termerna mottagare och avsändare motsvarar de termer som används i järnvägstransportlagen och i CIM-reglerna om mottagare och avsändare.

Artikel 3. Allmänna bestämmelser. I artikel 3.1 definieras direkt internationell järnvägstrafik. I artikel 3.2 konstateras prioritet för tillämpning av överenskommelsen vid i överenskommelsen avsedda transporter av passagerare och gods. Endast till den del som det inte bestäms något annat i överenskommelsen, ska den tillämpliga lagstiftningen tillämpas på transporterna. I fråga om transport av farligt gods hänvisas i artikel 3.3 till överenskommelsen om transport av farligt gods på järnväg.

I artikel 3.4 bemyndigas partsstaternas infrastrukturförvaltare att i enlighet med partsstaternas lagstiftning ingå i punkten avsedda administrativa överenskommelser för att säkerställa järnvägsgränstrafiken. I Finland ska Trafikverket såsom ansvarig för statens bannät vara part i den i punkten avsedda överenskommelsen.

Transportföretagen kan enligt artikel 3.5 sinsemellan komma överens om transport av passagerarnas fordon i passagerartåg i sådan järnvägsstrafik som avses i överenskommelsen.

I artikel 3.6 har införts en förtydligande bestämmelse enligt vilken säkerheten i järnvägsstrafiken ska säkerställas i enlighet med den lagstiftningen som är tillämplig på vardera partsstatens territorium. I Finland regleras järnvägssäkerheten av relevanta bestämmelser i järnvägslagen samt av bestämmelser i den förordning av statsrådet som utfärdats med stöd av den och av Trafiksäkerhetsverkets föreskrifter.

Artikel 4. Parternas behöriga myndigheter. I artikel 4.1 konstateras att de behöriga myndigheterna i parterna som har ansvaret för genomförandet av överenskommelsen är i den finska parten Republiken Finlands kommunikationsministerium och i den ryska parten Ryska federationens transportministerium.

I artikel 4.2 bemyndigas de behöriga myndigheterna att upprätta en överenskommelse med närmare bestämmelser om frågor av teknisk natur som individualiseras i detalj i punkten och som det inte är ändamålsenligt att införa i fördraget. Med stöd av bemyndigandet får ministerierna i egenskap av behöriga myndigheter avtala om krav för fordon som utlämnas och lok som används mellan järnvägsgränstationerna, om tekniska gränskontroller, om lastningsföreskrifter, om specialtransporter, om teknisk avgångskontroll för snabba persontåg och om särdrag vid ordnandet av järnvägsgränstrafik, om formen för och ifyllande av fraktsedlar och om särdrag i järnvägsgränstrafiken, och i anslutning härtil om växelverkan mellan transportföretagen och infrastrukturförvaltarna. Överenskommelsen mellan ministerierna är till sin natur ett delegerat fördrag som sätts i kraft genom förordning av statsrådet. På våren 2014 inledde kommunikationsministeriet och Ryska federationens transportministerium förhandlingar om en i punkten avsedd överenskommelse mellan ministerierna. Avsikten är att överenskommelsen mellan ministerierna träder i kraft samtidigt med fördraget för att säkerställa en så smidig trafikering som möjligt i direkt internationell järnvägsstrafik mellan Finland och Ryssland.

I artikel 4.3 åläggs parterna skyldigheten att utan dröjsmål skriftligen underrätta varandra om deras behöriga myndigheter ändras.

Kapitel II Transport av passagerare och resgods

I förordningen om järnvägars ansvar föreskrivs bl.a. om transportavtalet och om biljetten i passagerartrafik, om järnvägsföretagets ansvar för passagerare och deras resgods, om ersättningar för dröjsmål samt om rätt hos personer med nedsatt rörlighet till transport och om assistans till sådana personer. Närmare bestämmelser utfärdas i del II–VII i bihang A (Enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av resande på järnväg, nedan CIV-reglerna) till COTIF-konventionen som införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Del II i CIV-reglerna gäller ingående och fullgörande av transportavtalet, del III gäller transport av handresgods, djur, inskrivet resgods och fordon, del IV gäller transportörens ansvar, del V gäller den resandes ansvar, del VI gäller framställande av anspråk samt del VII transportörernas inbördes förhållanden. På grundval av vad som anförs ovan hör artikel 6–9 och 11–26 av bestämmelserna i kapitel II, som gäller transport av passagerare och resgods, till EU-lagstiftningen och sålunda till Europeiska unionens behörighet. Med stöd av den begränsning av tillämpningsområdet som ingår i artikel 2.6 i förordningen om järnvägars ansvar tillämpar inte Finland bestämmelserna i förordningen om järnvägars ansvar på järnvägsstrafiken mellan

Finland och Ryssland. Om begränsningen i tillämpningsområdet föreskrivs i 8 a § 2 mom. i järnvägstransportlagen (843/2009). CIV-reglerna har inte heller annars direkt inverkan på den nya överenskommelsen om järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, eftersom Ryssland inte har anslutit sig till CIV-reglerna. I den nationella lagstiftningen finns bestämmelser om transport av passagerare och handbagage i 3 kap. i järnvägstransportlagen och om transport av resgods i 4 kap. i järnvägstransportlagen.

Artikel 5. Transportrutter. Enligt artikeln transporteras passagerare och resgods i sådan järnvägstrafik som avses i överenskommelsen på rutter som godkänts av transportföretagen och järnvägsinfrastrukturförvaltarna. Rutterna ska också vara godkända av järnvägsinfrastrukturförvaltarna för att det ska gå att säkerställa bl.a. att bankapaciteten räcker till och att den är lämpad för de planerade transporterna. Det är också järnvägsinfrastrukturförvaltarna som beviljar den bankapacitet som behövs för transporterna.

Artikel 6. Transportavtal för passagerare och resgods. Enligt artikel 6.1 åtar sig transportföretaget att i enlighet med ett transportavtal för passagerare mot betalning transportera passageraren till bestämmelseorten. Transportföretaget kan uppta passagerarens resgods för transport om en resgodsvagn trafikerar på rutten. För närvarande trafikerar inte resgodsvagnar i passagerartrafiken mellan Finland och Ryssland. När transportföretaget upptagit resgods för transport ska det leverera resgodset till bestämmelsestationen och utlämna det till passageraren eller till en annan person som passageraren bemyndigat. Passageraren ska betala transportföretaget för transport av resgods. Bestämmelsen om transportavtal för passagerare motsvarar till sitt innehåll bestämmelsen om transportavtal i artikel 6.1 i CIV-reglerna.

I artikel 6.2 bestäms om de förutsättningar under vilka transportföretaget ska ingå ett transportavtal med passageraren. Som bevis på transportavtalet ska transportföretaget ge passageraren en biljett som berättigar till resan.

I artikel 6.3 bestäms om de grunder med stöd av vilka transportföretaget har rätt att upphäva transportavtalet i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar de motsvarande bestämmelserna i artikel 9 i CIV-reglerna, som gäller reserätt.

I artikel 6.4 åläggs transportföretagen skyldigheten att på yrkande av passageraren bekräfta en försummelse av att uppfylla transportavtalet eller en ändring av avtalet genom att göra en anteckning om detta på passagerarens biljett.

I artikel 6.5 åläggs transportföretaget skyldigheten att informera passageraren om de tjänster som transportföretaget tillhandahåller. Transportföretagen informerar om sina tjänster bl.a. genom elektronisk kommunikation.

Artikel 7. Biljetten och transporthandlingarna. Enligt artikel 7.1 bekräftas en passagerares transportavtal genom en biljett och ett transportavtal för resgods genom en transporthandling vars utformning transportföretagen kommer överens om. Passagerarna använder biljetten som bevis på transportavtalet och dess innehåll. Enligt artikel 7.2 upprättas den för hela resan från avgångsstationen till bestämmelsestationen. Till sitt innehåll motsvarar artikel 7.1 och 7.2 de motsvarande bestämmelserna i artikel 6 och 16 i CIV-reglerna.

En person utan behörig biljett är enligt artikel 7.3 ansvarig i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den partsstat på vars territorium personen har konstaterats resa utan biljett. Den lag som blir tillämplig i Finland är lagen om kontrollavgift i kollektivtrafik (469/1979).

Artikel 8. Transportavgifter. Med stöd av artikel 8 uttar transportföretaget eller resebyrån eller någon annan aktör som ansvarar för debitering av avgiften på transportföretagets vägnar en avgift för transport av passagerare och resgods av passageraren för hela transportsträckan från avgångsstationen till bestämelsestationen. I beföringvillkoren ingår ingen motsvarande bestämmelse. I 2 § i artikel 2 i beföringvillkoren, som gäller transportavgifter, bestäms endast att transportavgifterna kalkyleras i euro. I 6 § i artikel 2, som gäller biljettförsäljning, bestäms att biljetter säljs för passagerarens hela resa på avgångsstationen till bestämelsestationen.

Artikel 9. Återbetalning av transportavgifter. Om passageraren avbokar sin resa före tågets avgång eller om villkoren i transportavtalet ändras har passageraren enligt artikel 9.1 rätt att få tillbaka en motsvarande del av transportavgifterna. Med stöd av artikel 9.2 får transportföretaget när det betalar tillbaka de transportavgifter som det tagit ut av en passagerare dra av kostnaderna för återbetalningen av transportavgifterna. Avdragsrätt föreligger dock inte om beföringvillkoren har ändrats av orsaker som beror på transportföretaget. Transportföretaget åtar sig att mot betalning transportera passageraren till bestämelseorten i enlighet med det transportavtal som avses i artikel 6. Trots bestämmelserna i artikel 9 kan transportföretaget i sina egna transportvillkor fastställa villkor för avbokning av resan under förutsättning att transportföretaget informerar passagerarna om begränsningarna i avbokningsrätten i enlighet med artikel 6.5 innan biljetten köps. Bestämmelserna i 17 § i artikel 2 i de gällande beföringvillkoren, som gäller återbetalning, motsvarar delvis bestämmelserna i artikel 9, men de är striktare och mer detaljerade än dem.

Artikel 10. Barn som passagerare. Med stöd av artikel 10.1 har en passagerare rätt att gratis medföra ett barn om barnet när resan började inte har fyllt sex år och inte behöver en separat egen plats.

Transportföretagen kommer enligt artikel 10.2 separat överens om de avgifter som de tar ut för transport av barn i åldern 6–17 år eller barn under 6 år som behöver en egen platsbiljett. I CIV-reglerna och i EU-lagstiftningen ingår inga bestämmelser om barn som passagerare. Bestämmelserna i 12 § i artikel 2 i de gällande beföringvillkoren som gäller resande barn motsvarar bestämmelserna i artikel 10, men de är mer detaljerade än dem.

Artikel 11. Rätt till transport för personer med nedsatt rörlighet. I artikel 11.1 åläggs skyldigheten att till personer med nedsatt rörlighet tillhandahålla transporttjänster utan diskriminering och extra kostnader. Transportföretaget får inte vägra ingå ett transportavtal med en person med nedsatt rörlighet på grund av den begränsade rörelseförmågan, och inte heller kräva att en assistent reser med en sådan person, utom när det är absolut nödvändigt. Bestämmelserna i artikel 11.1 motsvarar bestämmelserna i artikel 19.2 i förordningen om järnvägars ansvar.

I artikel 11.2 åläggs transportföretaget skyldigheten att se till att en person med nedsatt rörlighet vid behov utan ersättning får hjälp när han eller hon stiger på tåget, under vistelsen i tåget eller när han eller hon stiger av tåget. I artikel 11.2 beskrivs vad som avses med assistans till en person med nedsatt rörlighet på tåget. Det avser skäliga åtgärder som transportföretaget vidtar, med hjälp av vilka personen med nedsatt rörlighet på tåget kan använda alla tjänster som transportföretaget tillhandahåller passagerare. Bestämmelserna i artikel 11.2 har beretts med beaktande av bestämmelserna i artikel 21 i förordningen om järnvägars ansvar som gäller tillhandahållande av tjänster till personer med funktionshinder eller nedsatt rörlighet och i artikel 22 som gäller assistans på järnvägsstationer. Bestämmelserna i den nya överenskommelsen innehåller dock inte förpliktelser som gäller stationsförvaltare.

Artikel 12. Transport av handbagage och sällskapsdjur. Enligt artikel 12.1 får en passagerare i tåget utöver handbagage medföra sällskapsdjur, om detta inte strider mot partsstaternas tull-

eller andra myndighetsföreskrifter. Bestämmelsen motsvarar de motsvarande bestämmelserna i artikel 12.1 och artikel 14 i CIV-reglerna. Närmare villkor för transport av handbagage och sällskapsdjur ges i transportföretagens transportvillkor.

I artikel 12.2 förbjuds transport av sådana föremål som kan orsaka fara för eller skada på människors hälsa, miljön eller egendom. I artikel 12.3 bestäms under vilka villkor transportföretaget får inspektera handbagage. Granskningen ska göras i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen och medan passageraren är närvarande. Också dessa bestämmelser motsvarar de motsvarande bestämmelserna i artikel 12 i CIV-reglerna som gäller transport av handbagage och i artikel 13 som gäller granskning av handbagage. Nationella bestämmelser om transport av handbagage finns i 20 § i järnvägstransportlagen och om undersökningsrätt i 29 § i den lagen.

Artikel 13. Transport av resgods. I artikel 13–15 ingår detaljerade bestämmelser om transport av resgods, transportfrister och transportföretagets ansvar, trots att resgods nuförtiden inte transporteras i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. Bestämmelserna motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna om transport av resgods i III kap. i CIV-reglerna.

En förutsättning för transport av resgods är enligt artikel 13.1 en giltig biljett. Närmare villkor om mottagande, transport och utlämnande av resgods utfärdas enligt artikel 13.2 i transportföretagens transportvillkor.

I artikel 13.3 ingår bestämmelser om vad som inte får transporteras som resgods. Enligt artikel 13.4 kan en passagerare vid utlämnande av resgods för transport uppge dess värde i avgångslandets valuta. Transportföretagen ska sinsemellan komma överens om det förfarande som ska iakttas när värdet uppges.

Enligt artikel 13.5 ska transportföretaget utlämna resgodset endast på den bestämmelsestation som anges i biljetten. Enligt artikel 13.6 ska resgods som inte har tagits emot inom den tidsfrist som bestämts av transportföretaget, anses ha blivit ohämtat. Transportföretaget ska förfara med resgodset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Enligt artikel 13.7 anses resgodset vara förkommet, om det inte utlämnas till passageraren av orsaker som beror på transportföretaget inom 10 dygn efter utgången av leveransfristen. På dem tillämpas då bestämmelserna i artikel 15 som gäller transportföretagets ansvar vid förkommet resgods.

Artikel 14. Leveransfristen för resgods. Enligt artikel 14.1 fastställs leveransfristen för resgods för hela transportrutten i enlighet med de transportvillkor som transportföretagen kommit överens om sinsemellan. I artikel 14.2 bestäms om de förutsättningar under vilka leveransfristen för resgods förlängs. Fristen förlängs i situationer som fastställs i punkten, under förutsättning av att de föranleds av orsaker som inte beror på transportföretaget.

Artikel 15. Allmänna bestämmelser om transportföretagets ansvar. Enligt artikel 15 bestäms transportföretagets ansvar i enlighet med den aktuella överenskommelsen utifrån principen om strikt ansvar. Bestämmelserna om transportföretagets ansvar och ansvarsfrihet motsvarar i tillämpliga delar de motsvarande bestämmelserna i kap. I–III i del IV som gäller transportörens ansvar i CIV-reglerna samt bestämmelserna i III kap. i förordningen om järnvägars ansvar som gäller järnvägsföretagets ansvar för passagerare och deras resgods samt i IV kap. i samma förordning som gäller ansvar för dröjsmål. Nationella bestämmelser om transportföretagets ansvar finns i lagen om ansvar i spårtrafik, vilken också grundar sig på principen om strikt ansvar.

Enligt artikel 15.2 varar transportföretagets ansvar för skada som drabbar en passagerares liv eller hälsa från det ögonblick som passageraren stiger på tåget till det ögonblick som han eller

hon stiger av tåget. Bestämmelsen motsvarar artikel 26.1 i bihang A till COTIF-konventionen. Transportföretagets ansvar för skada som orsakas av att resgods förkommer, delvis förkommer, skadas eller förfars börjar på motsvarande sätt enligt artikel 15.3 från det ögonblick då resgodset upptas för transport till det ögonblick då det utlämnas till passageraren. Transportföretagets ansvar omfattar också situationer där leveransfristen överskrids av orsaker som beror på transportföretaget. Bestämmelsen motsvarar artikel 36.1 i CIV-reglerna.

Artikel 15.4 innehåller en bestämmelse som begränsar transportföretagets ansvar, enligt vilken transportföretaget endast ansvarar för förkommet eller skadat handbagage eller sällskapsdjur som transporteras som handbagage, om de förkommer eller skadas av orsaker som beror på vållande hos transportföretaget eller dess personal, eller hänför sig till en händelse som omfattas av strikt ansvar hos transportföretaget. Bestämmelsen motsvarar artikel 33.2 i CIV-reglerna.

Artikel 16. *Transportföretagets ansvar för skada på en passagerares liv eller hälsa.* Artikel 16.1 gäller fastställande av transportföretagets ansvar för skada som drabbar passagerares liv eller hälsa under transporten. Det transportföretag är ansvarigt på vars transportsträcka skadan har inträffat. Skadestånd betalas enligt artikel 16.2 i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den stat på vars territorium skadan har inträffat. På ersättning för personskador som inträffat i järnvägstrafik tillämpas i Finland lagen om ansvar i spårtrafik.

I artikel 16.3 bestäms om de grunder på vilka transportföretaget befrias från ersättningsansvar vid personskador. Bestämmelsen motsvarar artikel 26.2 i CIV-reglerna.

Artikel 17. *Ansvar för försenat eller inställt tåg.* Bestämmelsen i artikel 17.1 som gäller ersättning för biljettpriset i situationer där tåget är försenat motsvarar till sitt innehåll artikel 17.1 i förordningen om järnvägars ansvar. Enligt artikel 17.2 saknar passageraren rätt till ersättning, om information om tågets försenade avgång har getts före biljetten anskaffades. Bestämmelsen motsvarar artikel 17.4 i förordningen om järnvägars ansvar. Enligt artikel 17.3 har passageraren om resan blir inställd rätt att få ersättning för hela biljettpriset eller alternativt rätt till ersättande transport.

Artikel 18. *Solidariskt ansvar hos transportföretagen för anspråk som härrör från transportavtal för resgods.* Enligt artikel 18.1 ansvarar de transportföretag som deltagit i en transport solidariskt för skada som orsakats av att resgods förkommit, förkommit delvis, skadats, förfarits eller för att leveransfristen överskridits. Bestämmelsen motsvarar artikel 38 i CIV-reglerna, enligt vilken varje transportföretag som deltar i en transport ansvarar för resgodset under hela transportsträckan ända tills det utlämnas.

I artikel 18.2 begränsas transportföretagets ansvar för att resgods förkommit, förkommit delvis, skadats, förfarits eller för att leveransfristen överskridits till det ersättningsbelopp som transportföretaget är skyldigt att betala när resgodset förkommer helt och hållet. Bestämmelsen motsvarar artikel 42.2 och artikel 43.5 i CIV-reglerna.

Artikel 19. *Grunder för transportföretagets ansvarsfrihet när gods förkommer, delvis förkommer, skadas, förfars eller när leveransfristen överskrids.* I artikeln individualiseras grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet, vilka i huvudsak motsvarar de grunder på vilka transportföretag befrias från ansvar enligt artikel 36 i CIV-reglerna.

Artikel 20. *Ersättningsbeloppet när resgods förkommit helt eller delvis.* I artikeln bestäms om de grunder på vilka det ersättningsbelopp bestäms som transportföretaget ska betala till passageraren. Motsvarande bestämmelser ingår i artikel 30 i befordringsvillkoren. Utgångspunkten

för skadeståndets belopp är enligt artikel 20.1 det värde som har fastställts genom dokument eller på något annat sätt som föreskrivs i parternas tillämpliga lagstiftning.

När sådant resgods förkommer eller delvis förkommer för vilket värdet har uppgetts, ska enligt artikel 20.2 transportföretaget till passageraren ersätta det belopp som har uppgetts eller den andel av värdet som motsvarar den del av resgodset som förkommit.

I artikel 20.3 bestäms hur skadeståndet fastställs om värdet inte har uppgetts. I sådana fall ska skadeståndet fastställas enligt det pris som enligt den tillämpliga lagstiftningen kan anses utgöra godsets värde. Maximibeloppet för ersättningen är dock 20 euro per förkommet kilogram av bruttovikten.

I artikel 20.4 åläggs transportföretaget skyldigheten att utöver skadestånd betala tillbaka transportavgifterna. Andra skador som drabbar passageraren än sådana som beror på transportavtalet ersätts inte.

Artikel 21. Ersättningsbeloppet när resgods skadas. När resgods skadas åläggs i artikel 21.1 transportföretaget skyldigheten att till passageraren betala en ersättning som motsvarar resgodsets värdeminskning. Bestämmelsen motsvarar artikel 42.1 i CIV-reglerna.

Också när resgods skadas kan man enligt artikel 21.2 som bestämningsgrund för skadeersättningen använda det värde som uppgetts i enlighet med vad som bestäms i punkten.

I artikel 21.3 har beloppet på den ersättning som betalas på grund av skada på resgods kopplats till den ersättning som betalas när resgods förkommer helt eller delvis.

Artikel 22. Ersättningsbeloppet när leveransfristen för resgods överskrids. Transportföretaget är med stöd av artikel 22.1 skyldigt att betala ersättning för överskriden leveransfrist, om det inte har iakttagit resgodsets totala leveransfrist. I artikel 22.2 bestäms om grunderna för bestämmande av ersättningen när leveransfristen överskrids. Utgångspunkten för ersättningen är fem procent av resgodsets transportavgift för varje dygn som dröjsmålet varar. Ersättningsbeloppet får dock inte överskrida 50 procent av resgodsets transportavgifter.

Enligt artikel 22.3 ska ersättning för överskriden leveransfrist betalas när resgodset delvis förkommer på grundval av det resgods som levererats till bestämmelseorten. Om ersättning har betalats för förkommet resgods, ska ersättning för överskriden leveransfrist inte betalas. Betalning av ersättning för överskriden leveransfrist hindrar inte att ersättning betalas för skadat resgods enligt artikel 21. Bestämmelserna motsvarar artikel 43.2–43.4 i CIV-reglerna.

Artikel 23. Passagerarens ansvar. I artikel 23.1 åläggs passageraren skyldigheten att ersätta skada som han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har orsakat transportföretaget under transporten. I artikel 23.2 bestäms om de grunder med stöd av vilka passageraren befrias från ansvar. Enligt punkten ska han eller hon visa, att skadan orsakades av faktorer som inte berodde på honom eller henne och vars följder han eller hon inte kunde förhindra, trots alla skäliga försiktighetsåtgärder som krävs av passagerare.

Artikel 53 i CIV-reglerna innehåller bestämmelser om passagerarens ansvar och särskilda ansvarsprinciper. Bestämmelserna är mer detaljerade än bestämmelserna i artikel 23 i överenskommelsen och avviker till vissa delar från bestämmelserna i artikel 23. De innehåller inte bestämmelser om passagerarens ansvarsfrihetsgrunder. Nationella bestämmelser om passagerarens ansvar finns i 7 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 24. Ersättningsanspråk. Artikeln innehåller detaljerade bestämmelser om ersättningsanspråk och tidsfrister för dem samt om behandling av ersättningsanspråk. En passagerare har enligt artikel 24.1 rätt att framställa ersättningsanspråk mot transportföretaget på basis av ett transportavtal för passagerare eller resgods. Ett ersättningsanspråk ska framställas till det transportföretag med vilket transportavtalet har ingåtts. Transportföretagen ska sinsemellan komma överens om hur ersättningsanspråk ska behandlas. Bestämmelsen motsvarar artikel 55 i CIV-reglerna som gäller framställande av anspråk.

Ersättningsanspråket ska enligt artikel 24.2 framställas till transportföretaget inom nio månader med undantag för anspråk som avser överskriden leveransfrist för resgods, vilka ska framställas inom 30 dagar. I artikel 24.3 bestäms om den tidpunkt från vilken tidsfristerna ska räknas i fråga om olika anspråk. I artikel 24.4 bestäms hur ersättningsanspråk ska framställas och vilka bilagor som ska bifogas till ersättningsanspråket. Artikel 24.5 gäller behandling av ersättningsanspråk i transportföretaget och betalning av ersättning och artikel 24.6 behandling av ett ersättningsanspråk som strider mot bestämmelserna.

Artikel 25. Talan som väcks av passagerare på grundval av ett transportavtal och domstolens behörighet. I artikel 25.1 bestäms om de grunder på vilka talan som gäller transport av resgods kan framställas. Utgångspunkten är att ett ersättningsärende i första hand behandlas utifrån ett ersättningsanspråk som framställs till transportbolaget. Talan mot transportföretaget kan endast väckas i det fall att transportföretaget inte har svarat på ersättningsanspråket inom den tid som föreskrivs för handläggning av anspråk eller att transportföretaget under loppet av handläggningstiden har underrättat den som framställt ersättningsanspråket om att det avslår anspråket helt eller delvis.

Enligt artikel 25.2 har en passagerare som har rätt att framställa ett ersättningsanspråk rätt att väcka talan på grundval av transportavtalet utan att framställa ett ersättningsanspråk till transportföretaget. Passagerarens rätt att väcka talan börjar i det nämnda fallet den dag han eller hon hade haft rätt att framställa ett ersättningsanspråk. Enligt 1 § i artikel 34 i befordringsvillkoren får talan föras först efter att ett ersättningsanspråk har framställts i enlighet med artikel 33 i befordringsvillkoren.

I artikel 25.3 bestäms om behörig domstol vid talan som gäller ersättning för skada på en passagerares liv, hälsa eller egendom, vilken ska vara den behöriga domstolen i den stat där det ersättningsskyldiga transportföretaget till vilket ersättningsanspråket framställs är registrerat. Bestämmelsen avviker från bestämmelsen i artikel 56.2 i CIV-reglerna, enligt vilken en passagerare får föra talan på grundval av ett transportavtal endast mot det första eller sista transportföretaget, eller mot det transportföretag på vars transportavsnitt den omständighet har inträffat som står som grund för talan, med undantag för talan om återbetalning av transportavgiften. Nationella bestämmelser om den behöriga domstolen finns i 36 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 26. Tid för väckande av talan. I artikeln bestäms om tiden för väckande av talan, vilken i fråga om talan som väcks på grund av händelser som drabbat en passagerares liv eller hälsa är tre år från händelsen och i övriga fall ett år från händelsen. Den dag som tiden för väckande av talan började beaktas inte när tiden för väckande av talan räknas. I artikel 26.3 har införts en förtydligande bestämmelse, enligt vilken preskription av tidsfristerna för väckande av talan utgör grund för förkastande av anspråken. Bestämmelserna i artikeln motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna i artikel 60 i CIV-reglerna som gäller preskription av anspråk.

Kapitel III Godstransport

Ingen EU-lagstiftning har utfärdats om godstransport, liksom inte heller om transportavtalet, fraktsedeln eller transportföretagets ansvar. Därför hör bestämmelserna i överenskommelsen om godstransport inte till EU:s behörighet. Däremot innehåller bihang B till COTIF-konventionen (enhetliga rättsregler för avtal om internationell transport av gods på järnväg, nedan CIM-reglerna) bestämmelser om internationell järnvägstransport av gods som också omfattar bestämmelser om bl.a. transportavtal, fraktsedel och transportföretagets ansvar. Dessa analyseras närmare nedan. Nationella bestämmelser om godstransport finns i 2 kap. i järnvägstransportlagen.

Artikel 27. Allmänna bestämmelser. Artikeln innehåller allmänna bestämmelser om gods-transport i direkt internationell järnvägstransport mellan Finland och Ryssland. Enligt artikel 27.1 ska bestämmelserna i kapitlet tillämpas på godstransport som avsänds med fraktsedel i järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Enligt artikel 27.2 ska godset transporteras via den järnvägsgränsstation som avsändaren har antecknat i fraktsedeln, vilket motsvarar nuvarande praxis enligt 3 § i artikel 3 i de gällande befodringsvillkoren.

Artikel 28. Transportavtal för gods. Enligt artikel 28.1 åläggs transportföretaget skyldigheten att i enlighet med transportavtalet mot betalning transportera det gods som avsändaren avlämnat för transport till bestämmelsestationen. I artikel 28.2 bestäms om de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att transportföretaget ska transportera godset i enlighet med villkoren i den aktuella överenskommelsen. Ett godstransportavtal ska enligt artikel 28.3 anses vara ingånget det ögonblick som godset tas emot för transport. Transportavtalet styrks med en fraktsedel. Felaktig eller bristfällig information i fraktsedeln eller förlust av fraktsedeln av orsaker som beror på transportföretaget påverkar enligt artikel 28.4 inte transportavtalet enligt överenskommelsen eller dess giltighet. Bestämmelserna i artikel 28.1–28.4 motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna i artikel B 6 i CIM-reglerna. Nationella bestämmelser om mottagande av gods för transport finns i 10 § 1 mom. i järnvägstransportlagen. Enligt bestämmelsen har gods tagits emot för transport när det har överlämnats till ett järnvägsföretag på det sätt som avsändaren och järnvägsföretaget har kommit överens om.

Om godsets egenskaper eller skick eller de transportvillkor som avsändaren föreslagit inte har fastställts i det aktuella avtalet, kan avsändaren, mottagaren och transportföretaget enligt artikel 28.5 komma överens om specialvillkor för transport av sådant gods samt om ansvaret för transporten och hållbarheten. Gods som transporteras med specialvillkor definieras nuförtiden i 3 § artikel 5 i befodringsvillkoren. Enligt paragrafen tas de emot för transport först efter att transportföretagen har avtalat om det sinsemellan på förhand.

Artikel 29. Gods som inte tas emot för transport. I artikel 29.1 bestäms om gods som inte får transporteras i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Om det under transporten konstateras att sådant gods har överlämnats för transport som enligt artikel 29.1 inte får transporteras, ska i fråga om detta gods förfaras i enlighet med den partens tillämpliga lagstiftning inom vars territorium överträdelsen av bestämmelserna konstateras. Motsvarande bestämmelser ingår i 1 § i artikel 4 i befodringsvillkoren.

Artikel 30. Fraktsedel. I artikel 30.1 bestäms om de uppgifter som ska ingå i en fraktsedel. Bestämmelsen motsvarar i huvudsak innehållet i CIM-reglernas artikel 7, vilken gäller innehållet i fraktsedeln. I artikel 30.2 bemyndigas de behöriga myndigheterna att avtala om formen för fraktsedeln och om hur den ska fyllas i. Enligt artikel 30.3 kan transportavtalet ingås som en elektronisk fraktsedel, i vilken samma uppgifter ska ingå som i den traditionella fraktsedeln i pappersform. Transportföretagen kan komma överens om användning av elektroniska fraktsedlar genom avtal som de ingår sinsemellan. Enligt 10 § 2 mom. i järnvägstransportlagen ska

transportavtalet innan godset tas emot för transport bekräftas genom en fraktsedel som järnvägsföretaget har godkänt, om godsets avsändare eller järnvägsföretaget så kräver. I lagen finns inga närmare bestämmelser om fraktsedeln.

Artikel 31. Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln. I artikel 31.1 bestäms om avsändarens ansvar för att de uppgifter som denne antecknat i fraktsedel och för att de uppgifter som där ingår är riktiga. Avsändaren ansvarar för dem i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den part från vars territorium godset har avsänts.

Närmare bestämmelser om avsändarens ansvar ingår i artikel 31.2, enligt vilken avsändaren ansvarar för alla konsekvenser av att uppgifter och meddelanden har antecknats felaktigt eller bristfälligt, till följd av vilket godstransportens värde minskar eller det eventuellt uppstår omständigheter som påverkar trafik- eller driftssäkerheten. Om transportföretaget på begäran av avsändaren gör anteckningar i fraktsedeln, anses denne handla på avsändarens vägnar, om inte något annat visas. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 8 om ansvar för fraktsedelns uppgifter i CIM-reglerna.

I artikel 31.3 åläggs avsändaren skyldigheten att upprätta en ny fraktsedel, om transportföretaget innan transportavtalet ingås konstaterar felaktiga, inexakta eller bristfälliga uppgifter i fraktsedeln.

Artikel 32. Handlingar som ska fogas till fraktsedeln. I artikel 32.1 åläggs avsändaren på motsvarande sätt som i artikel 15.1 i CIM-reglerna att till fraktsedeln foga de handlingar som behövs för skötseln av tull- och andra myndighetsformaliteter under transporten. I artikel 32.2 har införts en bestämmelse som motsvarar artikel 15.2 i CIM-reglerna, enligt vilken transportföretaget inte är skyldigt att granska om de bifogade handlingarna är korrekta och adekvata. Bestämmelsen i artikel 32.2 om avsändarens ansvar gentemot transportföretaget för konsekvenserna av att handlingar saknas eller att de uppgifter som antecknats i handlingarna är bristfälliga eller felaktiga motsvarar motsvarande artikel i CIM-reglerna. Bestämmelsen om transportföretagets ansvar för konsekvenserna av att det har tappat handlingar som avsändaren har fogat till fraktsedeln och de handlingar som uppräknas i fraktsedeln motsvarar artikel 15.3 i CIM-reglerna.

Artikel 33. Lastning och mottagning för transport av gods. I artikel 33.1 åläggs den som ansvarar för lastning skyldigheten att lasta, placera och säkra gods i vagnarna och de intermodala enheterna i enlighet med de lastningsföreskrifter som parternas behöriga myndigheter godkänt.

Enligt artikel 33.2 ansvarar avsändaren för lastning av godset och de intermodala enheterna i vagnarna och mottagaren ansvarar för deras lossning. Transportföretaget får ansvara för lastning och lossning för avsändarens eller mottagarens räkning, om inte något annat föreskrivs i parternas tillämpliga lagstiftning. Bestämmelserna motsvarar inte artikel 13 i CIM-reglerna om lastning och lossning av gods, där det bestäms att avsändaren och mottagaren ska komma överens om vem som har i uppgift att lasta och lossa godset. Enligt 1 § artikel 13 i CIM-reglerna är det transportföretaget som är skyldigt att lasta och lossa i fråga om styckegods, men i fråga om bulklast har avsändaren lastningsskyldighet och mottagaren lossningsskyldighet, om inte något annat har avtalats.

I artikel 33.3 ingår bestämmelser om hölje och förpackning för gods, genom vilket det säkerställs att de krav som gäller skydd av gods uppfylls. Om det vid en yttre granskning kan konstateras att godsets hölje eller förpackning har skadats, kan transportföretaget vägra uppta godset för transport. Transportföretaget är skyldigt att utföra en yttre granskning av godsets hölje eller förpackning endast när lastningen utförs med transportföretagets eller avsändarens

redskap vid närvaro av en representant för transportföretaget. En representant för transportföretaget har rätt att vara närvarande vid granskningen.

I artikel 33.4 bestäms på motsvarande sätt som i artikel 13.2 i CIM-reglerna om avsändarens ansvar för skador när lastningsföreskrifterna inte iakttagits och när emballage eller förpackning saknas.

Artikel 34. Sigill. Bestämmelserna i artikeln motsvarar delvis bestämmelserna om försegling i artikel 14 och i 4 § i artikel 15 i de gällande befordringsvillkoren. I artikel 34.1 åläggs det transportföretag som ansvarat för lastningen eller avsändaren att försegla vagnarna i avsändningslandet i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Containerar och andra intermodala enheter förseglas alltid av avsändaren. I artikel 34.2 åläggs skyldigheten att använda sådana sigill eller låsplomber som inte kan avlägsnas utan att de söndras. I praktiken förseglas nuförtiden också vagnarna av avsändaren vid transporter från Finland.

Enligt artikel 34.3 ska öppnande av vagnar och intermodala enheter för gräns-, tull- eller andra myndighetsinspektioner ske i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Över öppnandet ska upprättas ett protokoll och i fraktsedeln ska införas en anteckning.

Enligt artikel 34.4 ska sigill som fästs av tullmyndigheter eller av transportföretaget efter en myndighetsgranskning jämföras med avsändarens eller transportföretagets sigill.

Artikel 35. Godstransport och uppgivande av värdet. Med stöd av artikeln kan avsändaren utlämna gods för transport genom att uppge dess värde, vilket inte får överskrida godsets gängse värde som fastställs på grundval av leverantörens faktura. Om leverantörens faktura saknas, fastställs godsets värde enligt priset på motsvarande gods på avgångsorten. Artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 9 i de gällande befordringsvillkoren.

Artikel 36. Ändring av transportavtalet. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i huvudsak bestämmelserna i artikel 20 i befordringsvillkoren som till vissa delar har gjorts klarare. Avsändaren och mottagaren kan med stöd av artikel 36.1 ändra transportavtalet, men vardera endast en gång. En motsvarande begränsning ingår i 5 § i artikel 20 i de gällande befordringsvillkoren. Enligt den nya överenskommen kan en ändringsanmälan också göras elektroniskt. En ändringsanmälan kan enligt artikel 36.2 göras skriftligt eller elektroniskt, om avsändaren eller mottagaren med transportföretaget har kommit överens om elektroniskt utbyte av handlingar.

I artikel 36.3 bestäms hur avsändaren kan ändra transportavtalet. Avsändarens rätt att ändra transportavtalet upphör enligt punkten när mottagaren mottar fraktsedeln eller godset ankommer till den mottagande järnvägsgränsstationen i bestämmelselandet, till vilken godsets mottagares skriftliga anmälan om ändring av avtalet har skickats. I artikel 18.1 i CIM-reglerna bestäms hur avsändaren kan ändra transportavtalet och i 2 § när avsändarens rätt att ändra transportavtalet upphör. Bestämmelserna motsvarar inte till alla delar bestämmelserna i artikel 36.3. I artikel 36.4 bestäms på motsvarande sätt om hur mottagaren kan ändra transportavtalet efter att godset ankommit till den mottagande järnvägsgränsstationen. I artikel 18.3 i CIM-reglerna bestäms om mottagarens rätt att ändra transportavtalet och i artikel 18.4 om när mottagarens rätt att ändra transportavtalet upphör. Inte heller dessa bestämmelser i CIM-reglerna motsvarar till alla delar bestämmelserna i artikel 36.4.

Transportavtalet kan enligt artikel 36.5 ändras i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet när godset har ankommit till den mottagande järnvägsgränsstationen i bestämmelselandet. I punkten ingår en bestämmelse som klargör de gällande befordringsvillkoren enligt vilken transportföretaget ändrar transportavtalet på grundvalen av den ändringsanmälan som inkommer först, om både avsändaren och mottagaren skickar en ändringsanmälan.

I artikel 36.6 ingår på motsvarande sätt som i artikel 19.4 i CIM-reglerna ett förbud mot att ändra transportavtalet så att det leder till att sändningen måste delas. Enligt artikel 36.7 ansvarar inte avsändaren för följder som orsakats av ändringar i transportavtalet på basis av mottagarens anvisning om ändring.

Transportföretaget kan vägra ändra transportavtalet eller underlåta att genomföra ändringen endast på de grunder om vilka det bestäms i artikel 36.8. Motsvarande bestämmelser ingår i artikel 19.3 i CIM-reglerna, vilken dock är mer inskränkt än bestämmelserna i artikel 36.8.

Med stöd av artikel 36.9 har transportföretaget rätt att kräva betalning för den ändring i transportavtalet som det gjort och ersättning för de kostnader som orsakats av ändringen. Bestämmelsen motsvarar artikel 19.2 i CIM-reglerna. Ändringen av transportavtalet ska enligt artikel 36.10 godkännas av tullmyndigheterna i enlighet med den nationella lagstiftningen i tullmyndighetens stationeringsland.

Artikel 37. Beräkning och betalning av transportavgifter. I artikel 37.1 bestäms om betalning av transportavgifter. I princip ansvarar avsändaren för transportavgifterna under transport på avgångslandets och ett transitolands område och mottagaren för transport på bestämmelselandets område. Transportföretaget och avsändaren kan genom ömsesidigt avtal komma överens om betalningsskyldigheten på ett annat sätt. Enligt artikel 10.1 i CIM-reglerna är avsändaren skyldig att betala transportavgifterna och de kostnader som uppstår av transporten om det inte avtalats om något annat mellan avsändaren och transportören.

Skyldigheten att betala transportavgifterna kan med stöd av artikel 37.2 överföras på en tredje part som ingått ett avtal med transportföretaget och som avsändaren har antecknat i fraktsedeln som betalare. Enligt artikel 37.3 beräknas transportavgifterna separat för vardera konventionspartens stats territorium. I artikel 37.4 bestäms att beloppet på transportavgiften bestäms enligt datumet för ingående av transportavtalet. Den obetalade delen av oriktigt beräknade transportavgifter ska med stöd av artikel 37.5 betalas och det som betalats för mycket ska betalas tillbaka till den avgiftspliktige.

Artikel 37.6 gäller situationer där vagnar överlastats. Transportavgifterna för godsets överlast beräknas då för hela transportrutten som en egen sändning. På motsvarande sätt om en oriktig godsbenämning har antecknats på fraktsedeln, ska transportavgifterna för hela transportrutten beräknas med stöd av artikel 37.7 enligt det gods som faktiskt har transporterats. Om transportrutten på grund av transporthinder har ändrats av orsaker som inte beror på transportföretaget, ska transportavgifterna beräknas med stöd av artikel 37.8 enligt den ändrade transportrutten.

I artikel 37.9 har införts en bestämmelse som motsvarar bestämmelsen i 2 § i artikel 10 i CIM-reglerna, med stöd av vilken avsändaren ska betala transportavgifterna på mottagarens vägnar, om godsets mottagare inte har tagit emot godset eller har använt sina rättigheter och inte kommit för att ta emot godset.

Artikel 38. Granskning av godset. Bestämmelserna i artikeln motsvarar 2 § i artikel 11 i befordringsvillkoren. Transportföretaget har enligt artikel 38.1 rätt att i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen granska om sändningen motsvarar de uppgifter som antecknats i fraktsedeln och om villkoren i transportavtalet iakttas. Bestämmelsen motsvarar artikel 11.1 i CIM-reglerna. Nationella bestämmelser om undersökning av gods finns i 29 § i järnvägstransportlagen.

Sändningen ska enligt artikel 38.2 granskas på avgångsstationen eller bestämmelsestationen vid närvaro av en representant för avsändaren eller mottagaren. Sändningen kan med stöd av

artikel 38.3 också granskas under transporten för att säkerställa trafiksäkerheten och godsets hållbarhet.

Om det vid en granskning på avsändningsstationen konstateras att sändningen inte motsvarar de uppgifter som antecknats i fraktsedeln, ska enligt artikel 38.4 vagnen eller den intermodala enheten återsändas jämte gods och fraktsedel för att ändras, om det inte föreligger hinder för transporten enligt den tillämpliga lagstiftningen i avsändningslandet. Sådana transporter kan t.ex. vara godstransporter som omfattas av exportförbud eller som saknar behövligt transporttillstånd. Avsändaren ersätter då de kostnader som orsakas av återsändandet.

Enligt artikel 38.5 kan myndigheterna granska sändningens innehåll under transporten i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen, om det finns motiverad anledning att misstänka att sändningen orsakar fara för människors liv eller hälsa, miljön eller egendom, eller granskningen ska utföras för att säkerställa godsets hållbarhet.

I artikel 38.6 åläggs det transportföretag som utfört granskningen att upprätta ett kommersiellt protokoll, om det vid en granskning under transporten eller på bestämmelsestationen konstateras att sändningen inte motsvarar uppgifterna i fraktsedeln. En motsvarande bestämmelse ingår i 2 § i artikel 11 i befodringsvillkoren.

Artikel 39. Leveransfrist för gods. Bestämmelserna i artikeln har beretts utifrån artikel 13 i de gällande befodringsvillkoren, som gäller leveransfrister. Enligt artikel 39.1 bestäms leveransfristen för godsets hela transportsträcka. I artikel 39.2 bestäms hur leveransfristen fastställs. Enligt artikel 39.4 räknas den tid som reserverats för att ta emot godset för transport och utlämna det åt mottagaren bara en gång. Genom avtal mellan avsändaren och transportföretaget kan leveransfristen ändras. I vissa fall finns behov att avvika från de leveransfrister som bestäms utifrån artikel 39.2. Därför har i artikel 39.3 införts en bestämmelse med stöd av vilken transportföretaget bestämmer leveransfristerna för överviktstransporter och överdimensionerade transporter samt för gods som transporteras med specialtåg försedda med separat lok. Granskning av dessa transporter kräver mer tid än vad normala transporter kräver, varför det har ansetts vara nödvändigt att transportföretaget får bestämma leveransfristen för dem.

Enligt artikel 39.4 räknas leveransfristen från kl. 00.00 dagen efter den dag då godset tagits emot för transport. Enligt artikel 39.5 förlängs leveransfristen med den försening som inträffat under transportsträckan av orsaker som inte beror på transportföretaget.

I artikel 39.6 bestäms när en transport anses ha utförts inom utsatt tid. En förutsättning är att godset har ankommit till bestämmelsestationen före utgången av leveransfristen och transportföretaget har meddelat mottagaren om godsets ankomst och om möjligheten att utlämna godset i mottagarens besittning. Om den ordning i vilken godsets ankomst ska meddelas mottagaren bestäms i den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

I artikel 16 i CIM-reglerna ingår bestämmelser om leveransfrister. Bestämmelserna i artikel 39 i överenskommelsen motsvarar delvis bestämmelserna i CIM-reglerna om leveransfrister.

Artikel 40. Utlämnande av gods. När godset ankommit till bestämmelsestationen ska enligt artikel 40.1 transportföretaget utlämna fraktsedeln och godset till mottagaren. Enligt artikel 40.2 anses godset vara utlämnat till mottagaren, om godset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet har utlämnats i tullens eller annan myndighets besittning på yrkande av dem.

I artikel 40.3 bestäms om mottagarens skyldighet att betala transportavgifterna. Om det inte bestäms något annat i avtalet mellan mottagaren och transportföretaget, ska mottagaren betala

transportföretaget alla transportavgifter innan fraktsedeln och godset utlämnas. Enligt punkten är mottagaren skyldig att betala transportavgifterna för allt gods som finns antecknat i fraktsedeln, trots att en del av det i fraktsedeln antecknade godset skulle saknas. I artikel 40.4 har införts en förtydligande bestämmelse enligt vilken godset utlämnas i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

Bestämmelserna i artikeln har beretts utifrån bestämmelserna i artikel 16 i befördringsvillkoren. De motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 17.1–17.3 i CIM-reglerna som gäller utlämnande av gods. Nationella bestämmelser om utlämnande av gods finns i 12 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 41. Hinder för transport och utlämnande av gods. Bestämmelserna i artikeln har beretts utifrån bestämmelserna i artikel 22 i befördringsvillkoren. I artikel 41.1 bestäms att transportföretaget omedelbart ska begära anvisningar av avsändaren, om det har uppstått ett hinder för transport och utlämnande av godset av orsaker som inte beror på transportföretaget. I alla andra fall än de som anges i artikel 41.1 beslutar transportföretaget i situationer där hinder för transport och utlämnande uppstår av orsaker som inte beror på transportföretaget huruvida anvisningar ska begäras av avsändaren eller om godset ska transporteras till bestämmelsestationen genom att ändra den ursprungliga transportrutten. Bestämmelserna i artikel 41.1 motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 20 i CIM-reglerna som gäller transporthinder för gods och artikel 21 som gäller hinder för utlämnande av gods.

I artikel 41.2 bestäms hur transportföretaget ska förfara om avsändaren inte ger anvisningar inom åtta dygn från att de har begärts, eller om det har gett anvisningar som inte kan genomföras med rimliga åtgärder. Då har transportföretaget med stöd av punkten rätt att förfara med godset i enlighet med den stats lagstiftning på vars territorium hindret för transporten eller utlämnandet av godset uppstod eller återsända godset till dess avsändare efter att ha kommit överens om saken med tullmyndigheterna i staten i fråga. Den tidsfrist som avses i punkten är fyra dygn för gods som förfars snabbt i stället för åtta dygn. Om omedelbara åtgärder är nödvändiga på grund av godsets skick, har transportföretaget enligt artikel 41.3 rätt att bestämma över godset utan att iaktta de tidsfrister som anges i artikel 41.2.

Om godset har sålts, ska enligt artikel 41.4 det belopp som influtit av försäljningen med avdrag för transportavgiften ges till avsändaren. Om det belopp som influtit av försäljningen av godset inte täcker de kostnader som uppstår av godset ska avsändaren betala skillnaden.

Enligt artikel 41.5 ska transportföretaget förfara med godset i enlighet med avsändarens anvisningar, om avsändaren i fraktsedeln har gett anvisningar om förfarandet i fråga om godset i fall av hinder för transport och utlämnande. Om anvisningarna dock inte går att genomföra, ska transportföretaget förfara i enlighet med bestämmelserna i artikel 41.1–41.3.

Den som har rätt att disponera över godset ska enligt artikel 41.6 ersätta transportföretaget alla de kostnader som företaget orsakas av hindren för transport och utlämnande, om hindren för transport och utlämnande av godset föranleds av orsaker som inte beror på transportföretaget.

Bestämmelserna i artikel 41.4–41.6 motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 22 i CIM-reglerna, vilken gäller konsekvenserna av hinder för transport och utlämnande.

Artikel 42. Kvarhållande av gods. Bestämmelserna i artikeln motsvarar bestämmelserna i artikel 23 i de gällande befördringsvillkoren. Transportföretaget har med stöd av artikel 42.1 rätt att som säkerhet för de avgifter som härrör från transportavtalet eller som tas ut på grund av överenskommelsen kvarhålla en godssändning som transporteras på grundval av transportav-

talet i fråga. Enligt artikel 42.2 ska kvarhållandet ske i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

Artikel 43. Gods som förkommit. Bestämmelserna i artikeln har beretts utifrån artikel 28 i de gällande befördringsvillkoren. Avsändaren och mottagaren har med stöd av artikel 43.1 rätt att sända transportföretaget en anmälan om sökning av godset, om godset inte har utlämnats till mottagaren efter utgången av leveransfristen. Enligt punkten utgör en anmälan om godssökning inte ett ersättningsanspråk om gods som förkommit. I de gällande befördringsvillkoren ingår inte några bestämmelser om godssökning eller om förfarandet i anslutning till sådan sökning. Godset anses som förkommet om det inte har utlämnats till mottagaren på dennes yrkande inom 30 dygn räknat från utgången av leveransfristen.

I artikel 43.2 åläggs transportföretaget skyldigheten att meddela mottagaren, om godset har ankommit till bestämmelsestationen inom 30 dygn efter utgången av leveransfristen. Efter att ha fått en anmälan kan mottagaren inom 30 dygn kräva att godset ska utlämnas till honom eller henne på någon av de stationer som finns längs transportrutten. Då ska mottagaren endast betala transportavgiften från avsändningsstationen till den station där godset utlämnas till honom eller henne och återbetala det ersättningsbelopp som han eller hon har fått, med avdrag för transportavgift som inkluderats. Mottagaren kan i vilken händelse som helst framställa ett ersättningsanspråk för överskriden leveransfrist.

Med stöd av artikel 43.3 har transportföretaget rätt att disponera över godset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet, om inget utlämningsanspråk har framställts eller om det förkomna godset kommer till rätta över ett år efter det att skadeståndet betalades.

Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 29 i CIM-reglerna, vilka gäller presumtion om förkommet gods. Nationella bestämmelserna om förkommet gods finns i 15 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 44. Fastställande av gods som delvis förkommit, skadats eller förfarits. Bestämmelserna i artikeln motsvarar artikel 29 i befördringsvillkoren. I artikel 44.1 bestäms när transportföretaget ska granska godsets skick och vid behov också dess vikt. En granskning ska utföras när transportföretaget konstaterar eller förmodar eller när den som har rätt att disponera över godset hävdar att godset delvis har förkommit, skadats eller förfarits. Transportföretaget åläggs skyldigheten att utan dröjsmål upprätta ett kommersiellt granskningsprotokoll över granskningen, i vilket godsets skick ska antecknas samt orsakerna till att det skadats, förfarits eller delvis förkommit samt den mängd detta gäller. Den som har rätt att disponera över godset ska beredas möjlighet att vara närvarande vid granskningen.

Den som har rätt att disponera över godset ska enligt artikel 44.2 på begäran ges ett exemplar av granskningsprotokollet. Enligt artikel 44.3 kan han eller hon vägra ta emot godset tills en observerad skada, förskämning eller partiell förlust av godset har konstaterats genom ett granskningsprotokoll. Enligt artikel 44.4 kan han eller hon vägra ta emot godset, trots att han eller hon tagit emot fraktsedeln och betalat transportavgifterna, om transportföretaget inte upprättat ett granskningsprotokoll trots att ett sådant krävts.

Enligt artikel 44.5 har den som har rätt att disponera över godset rätt att kräva att godsets skick och vikt granskas samt att orsakerna till att godset skadats, förfarits eller delvis förkommit och omfattningen av dessa konstateras genom att anlita sakkunniga, om denne inte godkänner vad som anges i granskningsprotokollet eller om transportföretaget har vägrat upprätta ett granskningsprotokoll i samband med utlämnandet av godset.

Artikel 45. Solidariskt ansvar hos transportföretagen. Bestämmelserna i artikeln motsvarar bestämmelserna i artikel 24 i de gällande befordringsvillkoren. I CIM-reglerna ingår motsvarande bestämmelser i artikel 26 som gäller konsekutiva transportörer. Med stöd av artikel 45.1 är transportföretagen solidariskt ansvariga gentemot avsändaren eller mottagaren för vederbörligt genomförande av transportavtalet i enlighet med överenskommelsen. Transportföretaget blir med stöd av artikel 45.2 delaktigt i transportavtalet och förbinder sig till de skyldigheter som följer av avtalet när det upptar gods för transport med en fraktsedel. Enligt artikel 45.3 ansvarar transportföretaget för vederbörligt fullgörande av sina skyldigheter enligt transportavtalet ända tills godset har utlämnats till mottagaren. Nationella bestämmelser om solidariskt ansvar hos transportföretagen vid konsekutiva transporter finns i 32 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 46. Allmänna bestämmelser om transportföretagets ansvar och grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar 1–4 § i artikel 25 och 1 § i artikel 26 i de gällande befordringsvillkoren och artikel 23 i CIM-reglerna. I artikel 46.1 bestäms om omfattningen av transportföretagets skadeståndsansvar enligt den nya överenskommelsen. Transportföretaget ansvarar med stöd av punkten för skada som orsakas av att leveransfristen överskrids, att gods förkommer helt eller delvis eller skadas. Transportföretagets ansvar varar från den tidpunkt som godset upptas för transport tills det utlämnas till dess mottagare.

I artikel 46.2 ingår bestämmelser om grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet vid underlåtenhet att uppfylla sina skyldigheter enligt transportavtalet eller vid bristfälligt uppfyllande av dessa skyldigheter. I artikel 46.3 bestäms om godstransporter där transportföretaget inte heller är ansvarigt för godsets bristande vikt, för lösa delar eller reservdelar som saknas, för förlust eller partiell förlust av gods och för skador på eller förskämning av gods. Nationella bestämmelser om transportföretagets ansvar finns i 13 § i järnvägstransportlagen. Enligt 1 mom. ansvarar ett järnvägsföretag från den tidpunkt vid vilken gods tas emot för transport tills godset lämnas ut för den skada som förorsakas av att godset helt eller delvis har förkommit eller skadats. I 2 mom. finns bestämmelser om de grunder på vilka transportföretaget befrias från ansvar. Bestämmelser om ersättning för förlorat gods ingår i 16 § i järnvägstransportlagen, om ersättning för skada på gods i 17 § och om dröjsmål med utlämnande av gods i 18 §.

Artikel 47. Bevisbörda. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar 2 och 3 § i artikel 25 och 2 § i artikel 26 i de gällande befordringsvillkoren samt artikel 25 i CIM-reglerna. För att bli befriat från ansvar åläggs transportföretaget i artikel 47.1 skyldigheten att bevisa att godset förkommit, delvis förkommit, skadats eller förfarits på grund av omständigheter som avses i artikel 46.2 i överenskommelsen.

I artikel 47.2 ges bevisbördan till avsändaren eller mottagaren. Om det konstateras att gods förkommit, delvis förkommit, skadats eller förfarits av orsaker som avses i artikel 46.3, betraktas felet enligt punkten som en följd av dessa omständigheter, om inte avsändaren eller mottagaren visar något annat.

Artikel 48. Ansvarsbegränsningar vid godsets bristande vikt. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 27 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 31 i CIM-reglerna. Enligt artikel 48.1 ansvarar transportföretaget endast för den del av viktförlusten som överskrider de minskningsmåner som anges i procent i underpunkterna 1 och 2. Artikel 48.1 tillämpas dock enligt artikel 48.2 inte om avsändaren eller mottagaren visar att minskningen i godsets vikt har orsakats av skäl som beror på transportföretaget.

Artikel 48.3 gäller transporter där flera kollin transporteras med samma fraktsedel. Då ska viktens minskningsmån beräknas separat för varje kolli, ifall kollinas vikt har antecknats separat

på fraktsedeln eller kollinas vikt kan fastställas på något annat sätt. Om godset har förkommit helt och hållet eller om enskilda kollin fattas, tillämpas enligt artikel 48.4 inte artikel 48.1 vid beräkningen av skadeståndet.

Artikel 49. *Skadepresumption vid ny avlämning för transport.* I artikeln bestäms om skadepresumptionen vid transport av gods från en tredjestat. Om det då efter en ändring av transportavtalet konstateras att godset delvis förkommit, skadats eller förfarits, presumeras detta enligt artikeln ha inträffat under det senaste transportavtalet, om sändningen har avlämnats för ny transport sådant det var vid ankomsten till den plats där det avlämnats för ny transport. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar 6 § i artikel 25 i de gällande befördringsvillkoren och artikel 28 i CIM-reglerna.

Artikel 50. *Ersättningsbeloppet när resgods förkommit helt eller delvis.* Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 30 i de gällande befördringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 30 i CIM-reglerna. I artikel 50.1 bestäms att godsets gängse värde ska utgöra grunden för ersättning för gods som förkommit helt eller delvis. Ersättningen får enligt punkten inte vara större än godsets gängse värde, som enligt artikel 50.2 bestäms enligt det pris som anges i godsets leverantörs faktura. Om gängse värde inte kan fastställas enligt fakturan, fastställs värdet enligt artikel 50.3 med utgångspunkten i det pris som tas ut för motsvarande gods på avgångsorten. Om godsets värde inte kan fastställas med stöd av artikel 50.2 eller 50.3 ska det fastställas med stöd av artikel 50.4 utifrån ett expertutlåtande.

I artikel 50.5 bestäms om hur den valuta som står som grund för värdet på förkommet gods ska fastställas i situationer där värdet på förkommet gods inte har angetts i den stats valuta där ersättningsanspråket framställs. Då ska valutan enligt artikel 50.5 omvandlas enligt kursen för betalningsdagen till den stats valuta där betalningen ska erläggas. Enligt artikel 50.6 ska också de transportavgifter som betalats till transportföretaget ersättas, om de inte ingår i godsets pris. Enligt punkten ersätts tullavgifter och andra avgifter som hänför sig till transporten i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Transportföretaget ersätter dock inte sådana kostnader och förluster hos avsändaren eller mottagaren som inte har orsakats av transportavtalet.

Artikel 51. *Ersättningsbeloppet när gods skadats eller förfarits.* Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 31 i de gällande befördringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 32 i CIM-reglerna. Om godset har skadats, ska enligt artikel 51.1 transportföretaget åläggas skyldigheten att till den som har rätt att disponera över godset ersätta beloppet för godsets värdeminskning. Godsets värde fastställs i enlighet med artikel 50. Andra skador ersätts inte.

I artikel 51.2 bestäms att ersättningen dock inte får överskrida det belopp som ersätts när en godssändning har förkommit helt och hållet, om hela sändningens värde har minskat på grund av skadan eller det belopp som ersätts när en del av en godssändning har förkommit, om endast en del av sändningens värde har minskat på grund av skadan.

Artikel 52. *Ersättningsbeloppet när leveransfristen för gods överskrids.* Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 32 i de gällande befördringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 33 i CIM-reglerna. I artikel 52.1 bestäms om begränsning av transportföretagets ansvar när leveransfristen för godset överskrids. Transportföretagets ansvar uppstår då endast, om godsets hela leveransfrist överskrids. I artikel 52.2 bestäms hur ersättningen fastställs enligt dröjsmålets varaktighet. Ersättningen kan vara högst 30 procent av transportavgiften. Om det visas att överskridandet av leveransfristen har orsakat ekonomisk skada för den som har rätt att disponera över godset, får enligt artikel 52.3 det skadestånd som

betalas inte heller då överskrida beloppet för hela transportavgiften. I artikel 52.4 bestäms om transportföretagets ansvar när godsets leveransfrist har överskridits och godset samtidigt har förkommit. Då ansvarar transportföretaget endast för att godset förkommit. I artikel 52.5 bestäms om transportföretagets ersättningsskyldighet när godset utöver att leveransfristen har överskridits delvis har förkommit eller skadats eller förfarits. Då är transportföretaget skyldigt att betala ersättning för överskriden leveransfrist i fråga om den resterande oskadade delen av godset. Enligt 18 § i järnvägstransportlagen kan ersättningens maximibelopp vid dröjsmål med utlämnande av gods högst vara fyra gånger transportavgiftens belopp.

Artikel 53. Ersättningsanspråk gällande godstransportavtal. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 33 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 43 i CIM-reglerna. I artikel 53.1 bestäms om vem som har rätt att framställa ersättningsanspråk på grundval av transportavtal. Avsändaren har med stöd av underpunkt 1 rätt att framställa ersättningsanspråk på basis av ett transportavtal så länge han eller hon har rätt att ändra godstransportavtalet och mottagaren har med stöd av underpunkt 2 rätt till det från och med att han eller hon har ändrat transportavtalet i enlighet med artikel 36 eller har fått fraktsedeln, eller har bestyrkt sin rätt inför transportföretaget genom att uppvisa fraktsedelns duplett. Dessutom har personer som betalat transportavgiften med stöd av underpunkt 3 rätt att framställa ersättningsanspråk för återbetalning av betalda belopp. I punkten förbjuds överföring av rätten att framställa ersättningsanspråk.

Avsändaren ska enligt artikel 53.2 framställa sitt ersättningsanspråk till det transportföretag som upptagit godset för transport och mottagaren på motsvarande sätt till det transportföretag som utlämnat godset. Ersättningsanspråken ska framställas skriftligen och de ska innehålla lämplig motivering och beloppet på den skada som förorsakats. Ersättningsanspråk som gäller återbetalning av betalda summor ska enligt artikel 53.3 framställas till det transportföretag som har tagit ut dessa summor.

Ersättningsanspråken ska enligt artikel 53.4 framställas separat för varje fraktsedel med undantag för de ersättningsanspråk som anges i underpunkterna 1 och 2. Enligt underpunkt 1 kan ersättningsanspråk som gäller återbetalning av avgifter framställas i fråga om flera fraktsedlar. Enligt underpunkt 2 ska ersättningsanspråk framställas för varje fraktsedel som anges i det kommersiella protokollet, om det upprättats ett enda kommersiellt granskningsprotokoll över fraktsedlarna.

Med stöd av artikel 53.5 har tredje part rätt att framställa ett ersättningsanspråk på avsändarens eller mottagarens vägnar genom ett bemyndigande av avsändaren eller mottagaren enligt den tillämpliga lagstiftningen i den stat där det transportföretag som tar emot ersättningsanspråket är registrerat.

Vid framställande av ett ersättningsanspråk om en godstransport ska avsändaren enligt artikel 53.6 uppvisa fraktsedelns duplett och mottagaren fraktsedeln eller om den förkommit under transporten fraktsedelns duplett. En fraktsedel i elektronisk form ska också företes som utskrift. Enligt artikel 53.7 ska till ersättningsanspråket utöver de handlingar som avses i artikel 53.6 och ett eventuellt kommersiellt granskningsprotokoll fogas de handlingar som styrker godsets värde eller dess värdeminskning och andra handlingar genom vilka ersättningsanspråket motiveras. Handlingarna ska bifogas till ersättningsanspråket i original eller som bestyrkta kopior.

I artikel 53.8 åläggs transportföretaget skyldigheten att behandla ersättningsanspråket och att ge ett svar till den som framställt ersättningsanspråket eller att betala ersättningen inom 180 dagar från datumet för avlämnande av ersättningsanspråket, vilket ska styrkas genom en poststämpel eller transportföretagets kvittering om mottagande av ersättningsanspråket. Om trans-

portföretaget delvis eller helt avslår ett ersättningsanspråk ska företaget enligt artikel 53.9 meddela den som framfört anspråket motiveringen till att ersättningsanspråket avslagits och samtidigt skicka tillbaka de handlingar som bifogats ersättningsanspråket.

I artikel 53.10 bestäms om förfarandet i situationer där ersättningsanspråket har upprättats i strid med det förfarande som fastställs i artikeln. Då ska transportföretaget återsända ersättningsanspråket utan att behandla det till den som framställt ersättningsanspråket senast 15 dagar efter att det kommit till transportföretaget och ange orsaken till återsändandet. Då avbryts inte den i artikel 56.3 avsedda preskriptionstid för ersättningsanspråket och väckande av talan. Om transportföretaget återsänder ersättningsanspråket till den som framställt anspråket senare än 15 dagar efter att det inkommit till transportföretaget, avbryts preskriptionstiden följande dag räknat från när denna tidsfrist går ut till den dag då transportföretaget sänder ersättningsanspråket till den som framställt det. Ersättningsanspråket anses inte då ha blivit avslaget, och den som framställt ersättningsanspråket har inte i sådana situationer rätt att väcka talan. Den som framställt ett ersättningsanspråk ska kräva att transportföretaget ger ett beslut avseende ersättningsanspråket innan talan eventuellt väcks.

Nationella bestämmelser om ersättningsanspråk, tidsfrister och preskriptionstider finns i 33–35 § i järnvägstransportlagen.

Artikel 54. Rätt att föra talan på grundval av ett transportavtal. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 34 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 44 i CIM-reglerna. Enligt artikel 54.1 får talan på grundval av ett transportavtal föras av den som har rätt att framställa ersättningsanspråk till transportföretaget. Talan får föras mot det transportföretag till vilket ersättningsanspråket framställs, om inte transportföretaget har iakttagit den tidsfrist som fastställts i artikel 53 för behandling av ersättningsanspråk, eller om transportföretaget antingen helt eller delvis avslår ersättningsanspråket. Talan får enligt artikel 54.2 föras i en behörig domstol endast i den stat där det transportföretag som tar emot ersättningsanspråket är registrerat. Artikel 54.2 avviker från bestämmelserna i artikel 46 i CIM-reglerna om laglig domstol.

Artikel 55. Förlust av rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan mot transportföretaget. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 35 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 47 i CIM-reglerna. Enligt artikel 55.1 upphör rätten att på grund av ett transportavtal framställa ersättningsanspråk eller föra talan mot transportföretaget när den person som har rätt att disponera över godset har mottagit godset. Rätten att framställa ersättningsanspråk och väcka talan mot transportföretaget går dock inte förlorad i de situationer som individualiseras i underpunkterna 1–4 i artikel 55.2. För att rätten att framställa ersättningsanspråk och talerätten inte ska gå förlorad i situationer som anges i underpunkterna 2 och 4 till punkt 2, ska de villkor som anges i underpunkterna vara uppfyllda.

Artikel 56. Preskription av ersättningsanspråk och talan. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 36 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 48 i CIM-reglerna. I artikel 56.1 bestäms om preskriptionstiden för ersättningsanspråk och talan som grundar sig på ett transportavtal, som enligt punkten är ett år. Preskriptionstiden gäller både ersättningsanspråk och talan som riktas både mot avsändaren och mot mottagaren. Om talan inte väcks inom ett år, förloras rätten till ersättning.

I artikel 56.2 bestäms när preskriptionstiden börjar löpa i de situationer som anges i underpunkterna 1–7. Enligt underpunkt 1 börjar preskriptionstiden när det är fråga om ersättningsanspråk eller talan på grund av att godset delvis förkommit eller skadats, eller att leveransfristen för godset har överskridits den dag då godset lämnats ut till mottagaren. Enligt underpunkt

2 börjar preskriptionstiden 30 dygn efter utgången av leveransfristen, när det är fråga om ett ersättningsanspråk eller talan som gäller helt och hållet förkommet gods. När man beaktar att preskriptionstiden är kort, är det för säkerställandet av rättigheterna hos parterna i transportavtalet nödvändigt att klart fastställa preskriptionstidens begynnelsepunkt.

Enligt artikel 56.3 avbryts preskriptionstiden när ett ersättningsanspråk framställs till transportföretaget i enlighet med artikel 53. Preskriptionstiden fortsätter att löpa från den dag då transportföretaget skriftligen har svarat att ersättningsanspråket har avslagits helt eller delvis, eller underlåtit att svara på ersättningsanspråket inom den utsatta tiden på 180 dagar som förutsätts i artikel 53.8. I artikel 56.4 har införts en förtydligande bestämmelse enligt vilken ersättningsanspråk som framställs på nytt med samma innehåll inte avbryter preskriptionstiden.

Artikel 57. Regressrätt och framställande av regressanspråk. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i artikel 37–39 i de gällande befordringsvillkoren och bestämmelserna i artikel 50 i CIM-reglerna. I artikel 57.1 bestäms om transportföretagets regressrätt mot ett annat transportföretag som deltagit i transporten. En förutsättning för regressrätt är att det är motiverat att anta att det andra transportföretaget har orsakat skadan eller att skadan orsakats av båda transportföretagen. Enligt artikel 57.2 ska regressanspråk framställas inom 75 dygn räknat från ersättningens faktiska betalningsdag. Det transportföretag som fått ett regressanspråk ska meddela sitt beslut inom 75 dygn från det att det fick regressanspråket. Transportföretagen kan genom inbördes avtal komma överens om en kortare tidsfrist.

Det transportföretag till vilket ett regressanspråk har framställts, har enligt artikel 57.4 inte rätt att bestrida riktigheten av den ersättning som det transportföretag som betalat ersättningen framställer, om en domstol har fastställt ersättningen och om det transportföretag till vilket regressanspråket framställts har informerats om stämningen på ett sådant sätt att detta företag har haft möjlighet att uppträda som intervenient i rättegången.

Det transportföretag som betalat ersättning har med stöd av artikel 58.5 rätt att på rättslig väg framställa regressanspråk till ett annat transportföretag som deltagit i transporten.

Kapitel IV Järnvägsgränstrafik

Artikel 58. Järnvägsgränsstationer. I artikeln ska bestämmas om de järnvägsgränsstationer via vilka trafikering i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland bedrivs. Artikeln motsvarar 1 § som gäller gränsutlämningsstationer i den järnvägsgränsöverenskommelse som ska upphävas genom den nya överenskommelsen, där de angivna järnvägsgränsstationerna bevaras oförändrade. De järnvägsgränsstationer som avses i artikeln är på Finlands territorium Vainikkala, Imatrankoski, Niirala och Vartius och på Rysslands territorium Buslovskaja, Svetogorsk, Värtisilä och Kivijärvi. Via alla järnvägsgränsstationer som nämns kan enligt överenskommelsen bedrivas passagerar- och godstrafik. Via dem kan transporteras allt slags gods utan begränsningar. På alla järnvägsgränsstationer finns dock tills vidare inte beredskap för mottagande av allt slags gods, liksom beskrivs ovan i avsnitt 3.1 Ekonomiska och övriga konsekvenser. I artikel 58.2 har trafikeringen i snabb persontrafik begränsats så att den på finskt territorium endast kan ske via Vainikkala järnvägsgränsstation och på ryskt territorium endast via Buslovskaja järnvägsgränsstation.

Artikel 59. Tillämplig tid. Enligt artikeln tillämpas på järnvägsgränsstationerna och banavsnitten mellan dem i funktioner enligt överenskommelsen i enlighet med nuvarande praxis 24-timmars Moskvatid.

Artikel 60. *Utlämnande och återställande av rullande materiel.* Bestämmelserna i artikeln hör till EU:s behörighet till den del som anges nedan.

Artikel 60.1 motsvarar i tillämpliga delar bestämmelserna i 31 § i järnvägsgränsöverenskommelsen. Enligt artikel 60.1 ska i enlighet med nuvarande praxis utlämnande av passagerar- och godsvagnar som trafikerar i direkt internationell järnvägstrafik i enlighet med överenskommelsen ske från det utlämnande transportföretaget till det mottagande transportföretaget på den järnvägsgränsstation som kommer efter gränsövergången. Transportföretagen får dock komma överens om att utlämnande av rullande materiel sker redan på den järnvägsgränsstation som föregår gränsövergången.

I punkten bestäms att mottagande och utlämnande av vagnar sker på järnvägsgränsstationerna varje dag året runt och dygnet runt. Transportföretagen kan komma överens om en annan tidtabell. I praktiken kommer transportföretagen överens om tidtabellerna sinsemellan.

I artikel 60.2 bestäms om förutsättningarna för utlämnande av rullande materiel, vilka i tillämpliga delar motsvarar kraven i 66 § i järnvägsgränsöverenskommelsen. Det utlämnande transportföretaget får med stöd av punkten endast ge för utlämnande sådan rullande materiel som företaget har inspekterat på förhand i enlighet med den överenskommelse som ingåtts med stöd av artikel 4.2 i denna överenskommelse och som det har konstaterat vara utlämningsduglig. I punkten förutsätts dessutom att dokumentationen över materielen är förenlig med bestämmelserna i överenskommelsen och övriga tillämpliga krav.

I artikel 60.3 bestäms om det ögonblick när ansvaret för rullande materiels tekniska skick och trafikeringsduglighet övergår från den utlämnande järnvägsföretaget till det mottagande järnvägsföretaget. Det utlämnande transportföretagets ansvar fortsätter i enlighet med nuvarande praxis ända till utlämnandet, varefter ansvaret övergår till det mottagande transportföretaget.

I artikel 60.4 bestäms om teknisk kontroll av den rullande materiel som ska utlämnas. Enligt punkten utför det mottagande transportföretaget en teknisk kontroll i enlighet med den överenskommelse mellan ministerierna som ingåtts i enlighet med artikel 4.2 i överenskommelsen när den rullande materielen ankommer till den mottagande partens järnvägsgränsstation. Förfarandet motsvarar nuvarande praxis. Det mottagande transportföretaget kan ge utförande av kontrollen i uppgift till järnvägsinfrastrukturförvaltaren. I punkten åläggs en skyldighet att upprätta ett separat dokument över de brister som konstateras vid kontrollen.

En behörig myndighet i den mottagande parten som ansvarar för järnvägssäkerheten får enligt punkten förbjuda eller begränsa användning av rullande materiel på den egna statens territorium, om den inte uppfyller de krav som uppställts för den rullande materielen i fråga och för järnvägssystemets säkerhet eller om det inte har godkänts i enlighet med de krav som avses i artikel 60.5. Den behöriga myndighet som avses i punkten är Trafiksäkerhetsverket i Finland.

Artikel 60.5 hör till EU:s behörighet på det sätt som anges nedan. I punkten krävs att den rullande materiel som utlämnas ska ha ett tillstånd för ibruktagande på bannätet i den mottagande parten som beviljats i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den mottagande parten. I Finland föreskrivs i 57 § i järnvägslagen (304/2011) om tillstånd för ibruktagande som krävs av rullande materiel som används i samtrafik och som anländer från Ryska federationen och som beviljas av Trafiksäkerhetsverket. I 57 § har man beaktat bestämmelserna i artikel 21 i ovan nämnda driftskompatibilitetsdirektiv. I artikel 21.1 i direktivet föreskrivs om tillstånd för ibruktagande som den behöriga säkerhetsmyndigheten utfärdar för rullande materiel. Ett fordon ska enligt bestämmelsen ha ett tillstånd för ibruktagande innan det används på bannätet i en medlemsstat i Europeiska unionen. Om det rör sig om fordon i trafik mellan en medlemsstat och ett tredjeland i ett järnvägsnät vars spårvidd är en annan än huvudjärnvägsnätet i

Europeiska unionen och som får omfattas av ett undantag enligt artikel 9.5 eller som omfattas av specialfall, får de nationella bestämmelser genom vilka artikel 21 i direktivet genomförs omfatta internationella överenskommelser som är förenliga med unionslagstiftningen. I nuvarande praxis beviljar Trafiksäkerhetsverket tillstånd för ibruktagande utifrån en automatisk behandling. Beslut om tillstånd för ibruktagande fattas utifrån de uppgifter som ingår i den anmälan som finns i datasystemet. Tillstånd beviljas automatiskt när tillståndsvillkoren är uppfyllda. Om tillståndsvillkoren inte är uppfyllda, skickar Trafiksäkerhetsverket uppgift om det negativa tillståndsbeslutet till VR:s datasystem. För den rullande materiel som har tagits i bruk i järnvägssamtrafiken den 19 april 2008 eller därefter, ska tillstånd för ibruktagande enligt nuvarande praxis ansökas av Trafiksäkerhetsverket genom en separat tillståndsansökan. I tillståndsansökan ska uppges modell, typ och tekniska uppgifter för vagnen. De tekniska uppgifter som ska anmälas är bärkraft, antalet axlar, vagnens längd, taravikt och eventuella begränsningar som gäller vagnens trafikering. Ämbetsverket beslutar om beviljande av tillstånd för ibruktagande utifrån ansökan och fastställer tillåtna toleranser.

Trafiksäkerhetsverket beviljar med stöd av 57 § 1 mom. i järnvägslagen ett tillstånd för ibruktagande för sådan rullande materiel eller typer av rullande materiel som har ett giltigt tillstånd för ibruktagande i Ryska federationen eller ett därmed jämförbart tillstånd. Med fordonen får endast trafikeras i järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland. I 2 mom. föreskrivs om ansökan om och beviljande av tillstånd. Enligt momentet ska järnvägsföretag som bedriver samtrafik i Finland ansöka om tillstånd hos Trafiksäkerhetsverket innan företaget inleder trafik med fordon på Finlands bannät. Överensstämmelsen hos fordon ska påvisas genom en anmälan som sökanden ger in till Trafiksäkerhetsverket. Sökanden ska anmäla att det för fordonet eller fordonstyperna har beviljats tillstånd för ibruktagande eller ett därmed jämförbart tillstånd i Ryska federationen. Verket avgör ansökan om tillstånd för ibruktagande på basis av det meddelande som sökanden lämnat in.

Artikel 60.6 gäller snabb persontågstrafik mellan Finland och Ryssland. På tåg som trafikerar i sådan trafik utförs ingen teknisk kontroll på järnvägsgränsstationen. I enlighet med nuvarande praxis ska transportföretaget utföra en teknisk kontroll på tåget på avgångsstationens depå innan tåget avgår. En anmälan om en teknisk kontroll gäller endast ett dygn från det att anmälan upprättades, varför den ska förnyas dagligen. I den i artikel 4.2 avsedda överenskommelsen mellan ministerierna ska avtalas närmare om teknisk avgångskontroll av snabba persontåg.

Artikel 60.7 hör till EU:s behörighet på det sätt som anges nedan. I punkten bestäms om de uppgifter som det utlämnande transportföretaget ska lämna det mottagande transportföretaget innan en enhet av rullande materiel utlämnas. Dessa uppgifter är uppgifter om tillstånd för ibruktagande som beviljats den rullande enheten, uppgifter om den rullande materielens ägare eller innehavare, uppgifter om eventuella begränsningar för den rullande materielens användning samt uppgifter om den rullande materielens följande service och andra faktorer i anslutning till underhållet som är väsentliga med tanke på säkerheten. Uppgifterna behöver dock inte utlämnas till det mottagande transportföretaget, om det redan har dessa uppgifter till förfogande. I Finland föreskrivs i 68 § 4 mom. i järnvägslagen om anmälningsplikt för järnvägsföretag som i Finland bedriver järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland, varför det utlämnande transportföretaget ska anmäla ovan nämnda uppgifter till det mottagande transportföretaget. Enligt bestämmelsen ska i momentet avsedda järnvägsföretag, när de av det utlämnande transportföretaget fått de uppgifter som avses i momentet, utan onödigt dröjsmål och senast när det ansöker om ett i 57 § i järnvägslagen avsett tillstånd för ibruktagande till Trafiksäkerhetsverket anmäla om rullande materiel som ankommer från Ryssland de uppgifter som ska införas i det register som Trafiksäkerhetsverket för om materielens ägare eller innehavare, om begränsningar som hänför sig till dess användning samt om faktorer som hänför sig till underhållningsplanen för den rullande materielen och som är väsentliga med tanke på säkerheten. Bestämmelserna i 68 § 4 mom. i järnvägslagen grundar sig på de krav som ingår i arti-

kel 33.2 och 33.5 i driftskompatibilitetsdirektivet. I artikel 33.2 bestäms om de uppgifter som i fråga om varje enhet av rullande materiel ska införas i det nationella registret över rullande materiel. Kravet har lindrats i fråga om materiel från tredjeländer i artikel 33.5. Enligt punkten ska medlemsstaten säkerställa att de uppgifter som avses i 68 § 4 mom. i järnvägslagen finns tillgängliga i det nationella materielregistret över de enheter som tas i bruk för första gången i ett tredjeländ och för vilka medlemsstaten beviljat ett tillstånd för ibruktagande på sitt territorium.

I artikel 60.8 bestäms om de anteckningar och texter som ska finnas på varje enhet av rullande materiel.

Enligt artikel 60.9 ska det mottagande transportföretaget återställa den rullande materiel som inte uppfyller de krav som uppställs i den nu aktuella överenskommelsen eller i överenskommelsen mellan ministerierna som ingåtts med stöd av den, i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland eller i andra överenskommelser. Det utlämnande transportföretaget är skyldigt att ta emot rullande materiel som återställts på ovan nämnda grunder. Nuvarande praxis avseende återställande av materiel grundar sig på bestämmelserna i 72 § i järnvägsgränsöverenskommelsen.

Transportföretagen kan med stöd av artikel 60.10 på en järnvägsgränsstation ta emot sådana enheter av rullande materiel som är behäftade med i punkten beskrivna fel vilka uppstått under transporten, om de inte orsakar skada eller fara för trafiken. Motsvarande bestämmelser ingår i 37 § i järnvägsgränsöverenskommelsen.

Artikel 61. Allmänna bestämmelser för järnvägsgränstrafik. I artikel 61.1 bestäms om krav för järnvägsgränsstationer och infrastrukturen mellan dem. Den tekniska utrustningen på järnvägsgränsstationerna och infrastrukturen ska i järnvägsgränstrafiken uppfylla säkerhetskraven för järnvägstrafik. Järnvägsgränsstationerna ska möjliggöra mottagande och utlämnande av rullande materiel samt utförande av behövliga kontroller i enlighet med partsstaternas tillämpliga lagstiftning.

Enligt artikel 61.2 får det utlämnande transportföretagets lok i enlighet med nuvarande praxis användas i järnvägsgränstrafik på den mottagande partens järnvägsgränsstationers område för utlämnande och mottagande av rullande materiel. Parternas järnvägsinfrastrukturförvaltare ansvarar för ordnandet av trafiken mellan järnvägsgränsstationerna i enlighet med en godkänd tidtabell. Den finska partens järnvägsinfrastrukturförvaltare är Trafikverket, som för sin del ansvarar för ordnandet av trafiken. I järnvägsgränstrafik får enligt punkten endast användas rullande materiel som den mottagande partens behöriga myndighet ansvarig för järnvägssäkerheten har godkänt i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. I Finland är den behöriga myndighet som avses i punkten Trafiksäkerhetsverket. I punkten hänvisas till den i artikel 4.2 avsedda överenskommelsen mellan ministerierna där tekniska krav för rullande materiel som används i järnvägsgränstrafik ska fastställas.

Transportföretaget utför i enlighet med nuvarande praxis växlingen med sin egen rullande materiel på den järnvägsgränsstation där utlämnandet sker. För växlingsarbeten på järnvägsgränstationen får den andra partens transportföretags lok användas med samtycke av en behörig myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten i enlighet med den mottagande partens tillämpliga lagstiftning under tidtabellsenliga uppläggningstider.

Lokbesättningen ansvarar i likhet med nuvarande praxis för framförandet av loket och för dess tekniska skick medan loket finns på den mottagande partens järnvägsgränsstation samt när det trafikerar mellan järnvägsgränsstationerna. Den tågbesättning som tar hand om den rullande

materielen ansvarar för den rullande materielens tekniska skick medan den rullande materielen trafikerar mellan järnvägsgränsstationerna och på järnvägsgränsstationerna.

Artikel 62. *Underhåll och inspektion av järnvägsinfrastrukturen.* I artikel 62.1 bestäms att järnvägsinfrastrukturförvaltarna i enlighet med nuvarande praxis ska sköta om underhållet och inspektionerna av spåranläggningen mellan järnvägsgränsstationerna från järnvägsgränsstationen till gränslinjen. Banavsnitten mellan järnvägsgränsstationerna är mellan två och sex kilometer långa. Bestämmelsen motsvarar 91 § 1 stycket i järnvägsgränsöverenskommelsen.

I artikel 62.2 åläggs järnvägsinfrastrukturförvaltaren skyldigheten att på förhand meddela om allt arbete på gränsöppningen till det egna landets gränsfullmäktige, som meddelar om saken till den andra partens gränsfullmäktige i enlighet med överenskommelsen angående ordningen på gränsen mellan Finland och Sovjetunionen och ordningen för utredning av gränstilldragelser (FördrS 32/1960, ändrad genom överenskommelse FördrS 54/1998).

Artikel 63. *Åtgärder när rullande materiel stannar på ett banavsnitt och i samband med olyckor.* Om rullande materiel på ett banavsnitt mellan järnvägsgränsstationerna stannar på ett sätt som eventuellt orsakar störning för den övriga tågtrafiken på grund av teknisk skada på tåget, trafikstörning eller annan motsvarande orsak, ska enligt artikel 63.1 lokföraren meddela om saken till den parts trafikledning, på vars territorium tåget befinner sig. Trafikledningen i den part som fått en anmälan ska enligt artikel 63.2 utan dröjsmål meddela om saken till trafikledningen i den andra parten. Trafikledningen i den part på vars banavsnitt den rullande materielen har stannat ska enligt artikel 63.3 utan dröjsmål vidta åtgärder för att avlägsna den rullande materielen från banavsnittet.

I artikel 63.4 åläggs järnvägsinfrastrukturförvaltarna och transportföretagen skyldigheten att assistera varandra i olyckssituationer eller skadesituationer på järnvägsgränsstationerna eller på banavsnittet mellan dem för att avlägsna den rullande materielen och ge röjningshjälp på olycksplatsen. Röjningshjälp ska vid behov begäras genom den andra partens trafikledning. Enligt artikel 63.5 ska arbetena för att återställa konsekvenserna av olyckor och skador bestämmas i enlighet med partens tillämpliga lagstiftning. I lag om ändring av järnvägslagen (1394/2015) har det fogats till järnvägslagen en ny 81 a § om åtgärder vid störningssituationer där det föreskrivas om åtgärder som bannätsförvaltaren ska vidta i störningssituationer för att återställa situationen. Enligt 2 mom. i den paragrafen får de järnvägslinjer på banavsnitt där en situation som orsakar störning har uppstått tas ur bruk utan förvarning under den tid som behövs för att reparera systemet och återställa situationen. Bannätsförvaltaren får med stöd av bestämmelsen kräva att järnvägsföretagen mot ersättning ger den tillgång till de resurser som den anser vara nödvändiga för att återställa situationen så snabbt som möjligt.

Artikel 64. *Ansvar för kostnader som orsakas av olyckor och för skadestånd.* I artikeln bestäms om järnvägsinfrastrukturförvaltarens och transportföretagets ansvar för olyckor som inträffar på järnvägsgränsstationer eller på banavsnitt mellan dem. Enligt artikeln får den järnvägsinfrastrukturförvaltare på vars bannät eller till bannätet hörande järnvägsgränsstation olyckan inträffar, om olyckan föranleds av järnvägsinfrastrukturen, och transportföretaget, om olyckan beror på transportföretaget. Artikeln motsvarar bestämmelserna i 3 § i lagen om ansvar i spårtrafik, vilken gäller ersättningsskyldighet.

Kapitel V Bestämmelser om lastning

Artikel 65. *Lastning och lastsäkring.* I artikel 65.1 bestäms om transportföretagets skyldighet att vid mottagande av gods säkerställa att godset lastats, placerats och säkrats i enlighet med de lastningsföreskrifter som avses i artikel 4.2 i situationer där avsändaren har utfört lastning-

en. De lastprofiler som fastställs i lastningsföreskrifterna får inte överskridas med undantag för specialtransporter.

I artikel 65.2 bestäms om transportföretagets skyldighet att säkerställa när det tar emot gods för transport att de krav som anges i punkten är uppfyllda. Vidare i artikel 65.3 bestäms om transportföretagets skyldighet att säkerställa att lastningen utförts i enlighet med de krav som anges i punkten. Bestämmelser om lastning av gods ingår i 5 § i artikel 14 i befördringsvillkoren. Närmare bestämmelser om lastning har utfärdats i lastningsföreskrifterna, vilka förnyas i samband med ikraftträdandet av denna överenskommelse genom den överenskommelse mellan ministerierna som ingås med stöd av artikel 4.

Kapitel VI Övriga bestämmelser

Artikel 66. Personalens vistelse. I artikel 66.1 bestäms om rätt hos personer som arbetar i gränstrafiken att utan visum komma till den andra partsstatens järnvägsgränsstation och arbeta där och på gränsområdet mellan järnvägsgränsstationen och statsgränsen. Den rätt som avses i punkten innehas av de lokförare som transporterar tåg i sådan direkt internationell trafik som avses överenskommelsen, som tar emot eller utlämnar rullande materiel eller utför teknisk kontroll av den. Personerna ska enligt punkten uppvisa ett giltigt identitetsbevis eller pass till partsstaternas gränsbevakningsmyndigheter. Transportföretagen ska upprätta en förteckning över den personal som avses i punkten, viken vid behov ska företes gränsbevakningsmyndigheterna.

När transportföretagets personal sköter sina arbetsuppgifter i järnvägsgränstrafik ska den enligt artikel 66.2 iakttä den lagstiftning som är i kraft i den stat på vars territorium uppgifterna utförs. Personalen får inte avlägsna sig från det tåg som trafikerar i järnvägsgränstrafik, om det inte är nödvändigt för säkerställandet av tågtrafikens säkerhet. Transportföretaget ansvarar för arbetsuppgifterna hos sin personal i gränstrafiken eller för försummelse av dessa uppgifter.

I artikel 66.3 bestäms om skyldighet hos lok- och tågbesättningen och vagnskötarna i passagerarvagnarna att iakttä trafikerings- och säkerhetsbestämmelserna samt andra bestämmelser eller myndighetsföreskrifter i den stat på vars territorium tåget trafikerar.

Bestämmelser om rätt hos personer som arbetar i gränstrafiken att överskrida riksgränsen utan pass och visum samt om arbete på den andra partens gränsområde ingår i bilaga 2 till järnvägsgränsöverenskommelsen. Bestämmelserna har i samband med reformen av överenskommelsen överförts till fördraget eftersom de hör till området för lagstiftningen.

Artikel 67. Bedrivande av järnvägstrafik. I artikeln bestäms om det utlämnande transportföretagets rätt att bedriva i överenskommelsen avsedd direkt internationell järnvägstrafik ända till den järnvägsgränsstation där den rullande materielen utlämnas till det mottagande transportföretaget. Genom överenskommelsen öppnas järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland inte upp för konkurrens ömsesidigt. Enligt artikeln får ett ryskt järnvägsföretag inte bedriva järnvägstrafik på det finska bannätet någon annanstans än på banavsnittet mellan riksgränsen och närmaste järnvägsgränsstation.

Kapitel VII Slutbestämmelser

Artikel 68. Regelbunden kontakt. I artikeln bestäms om gemensamma möten mellan parternas behöriga myndigheter, kommunikationsministeriet i Finland och Ryska federationens transportministerium i Ryssland, som ordnas turvis i vardera landet minst en gång om året. Dessutom kan vilkendera som helst av de behöriga myndigheterna begära att det sammankallas ett extraordinarie gemensamt möte. Genom gemensamma möten ersätts de konferenser om sam-

trafik som avses i den gällande överenskommelsen om järnvägssamtrafik. Den senaste konferensen om samtrafik ordnades i april 2005. Därefter har ärenden som gäller järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland behandlats vid möten för den trafikarbetsgrupp som lyder under den finsk-ryska mellanstatliga ekonomiska samarbetskommissionen, vilka också hålls årligen. Vid gemensamma möten behandlas frågor som hänför sig till genomförande och tillämpning av överenskommelsen. Däremot behandlas vid gemensamma möten inte operativa frågor eller frågor som gäller transportföretagens inbördes relationer vilka företagen kan förhandla om sinsemellan.

Enligt artikel 68.2 ska parternas behöriga myndigheter följa genomförandet av överenskommelsen samt behandla utvecklandet av den internationella järnvägstrafiken och frågor som någondera parten framfört. Enligt artikel 68.2 ska de behöriga myndigheterna också behandla förslag till ändring av överenskommelsen och eventuella tvister som uppstår om tillämpningen av bestämmelserna i överenskommelsen.

Artikel 69. Eventuella meningsskiljaktigheter. I artikeln bestäms om lösning av meningsskiljaktigheter mellan parterna. Enligt artikel 69.1 ska meningsskiljaktigheter som gäller tolkningen eller genomförandet av överenskommelsen i första hand avgöras genom förhandlingar mellan de behöriga myndigheterna. Om meningsskiljaktigheterna inte kan lösas genom förhandlingar, ska de enligt artikel 69.2 lösas på diplomatisk väg.

Artikel 70. Ändring av överenskommelsen. Enligt artikeln kan överenskommelsen ändras genom en överenskommelse mellan parterna. Separata protokoll ska upprättas om ändringarna.

Artikel 71. Överenskommelsens ikraftträdande och giltighetstid. Enligt artikel 71.1 ska överenskommelsen ratificeras. Överenskommelsen träder i kraft 30 dagar efter utbytet av ratificeringsinstrumenten och den ska gälla tills vidare.

Artikel 72. Överenskommelser som upphävs. I artikeln uppräknas de överenskommelser som upphör att gälla när överenskommelsen om direkt internationell järnvägstrafik träder i kraft.

De överenskommelser som upphävs är överenskommelsen om järnvägssamtrafik från 1996 (FördrS 47–48/1997), järnvägsgränsöverenskommelsen från 1947 samt befodringsvillkoren från 2005 (FördrS 20–21/2007).

Artikel 73. Upphörande av överenskommelsens giltighet. Artikeln om upphörande av överenskommelsens giltighet är en för bilaterala fördrag sedvanlig bestämmelse om upphörande av överenskommelsens giltighet. Vardera parten kan med stöd av artikeln upphäva överenskommelsens giltighet ensidigt genom en skriftlig underrättelse till den andra parten på diplomatisk väg. Enligt artikeln upphör överenskommelsen att gälla 12 månader efter det att den ena parten mottagit en underrättelse om att överenskommelsen upphör att gälla eller vid en i underrättelsen angiven senare tidpunkt.

Artikel 74. Samband med andra överenskommelser. Också denna artikel är en för bilaterala fördrag sedvanlig bestämmelse om överenskommelsens samband med andra överenskommelser. Enligt artikeln påverkar inte överenskommelsen parternas rättigheter eller skyldigheter enligt andra internationella överenskommelser som de är parter i, och inte heller deras rättigheter och skyldigheter som följer av medlemskap i internationella organisationer. Överenskommelsen påverkar således inte t.ex. Finlands skyldigheter som EU-medlem.

2 Lagförslag

1 §. Genom bestämmelsen i 1 § ska de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen sättas i kraft. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen specificeras nedan i avsnittet som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Genom 2 § ska kommunikationsministeriet bemyndigas att med Ryska federationens transportministerium ingå den i artikel 4.2 i överenskommelsen avsedda överenskommelsen mellan ministerierna om frågor av teknisk natur. I den överenskommelsen ska endast kunna införas operativa och tekniska bestämmelser som gäller tekniska krav för den materiel som används i järnvägssamtrafik, tekniska gränskontroller, lastningsföreskrifter, specialtransporter, tekniska avgångskontroller för snabba persontåg, formen för och ifyllande av fraktsedeln samt järnvägsgränstrafikens särdrag. Bestämmelserna ska begränsa sig till huvudöverenskommelsens tillämpningsområde. En överenskommelse som ska ingås med stöd av delegerad behörighet att ingå fördrag ska i enlighet med 80 och 95 § i grundlagen sättas i kraft genom förordning av statsrådet.

3 §. Genom lagen ska lagen om godkännande av vissa bestämmelser i överenskommelsen med Ryssland om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (625/1997) samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland (77/2007) upphävas.

4 §. Bestämmelser om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som inte hör till området för lagstiftningen och om lagens ikraftträdande ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som överenskommelsen träder i kraft.

3 Ikraftträdande

Enligt artikel 71 ska överenskommelsen ratificeras och den träder i kraft 30 dagar efter att ratificeringshandlingarna har utbyts. Ratificeringshandlingarna kan utbytas först när båda parternas interna statliga åtgärder har slutförts.

Lagen om sättande i kraft av överenskommelsen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av statsrådet samtidigt som överenskommelsen träder i kraft för Finland. Överenskommelsen och den överenskommelse som ministerierna ingår med stöd av den ska publiceras i författningssamlingens fördragsserie.

Överenskommelsen gäller spårtrafik som enligt 18 § 21 punkten i självstyrelselagen för Åland (1144/1991) hör till landskapet Ålands lagstiftningsbehörighet. Således måste lagtinget i enlighet med 59 § 1 mom. i självstyrelselagen för Åland ge sitt bifall till den föreslagna ikraftsättandelagen för att bestämmelserna ska träda i kraft även i landskapet Åland.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Behörighetsfördelningen mellan Europeiska unionen och medlemsstaterna

Liksom det konstateras ovan i den allmänna motiveringen, har det antagits en stor mängd EU-lagstiftning om järnvägstrafik, med stöd av vilken behörigheten i järnvägstrafikfrågor i stor omfattning har överförs till EU:s behörighet. I artikel 14 i järnvägsmarknadsdirektivet ingår dock en mekanism, enligt vilken EU:s medlemsstater får förhandla om och ingå överenskommelser med tredjestater också i frågor som hör till EU:s behörighet.

Den nya överenskommelsen innehåller en betydande mängd bestämmelser som gäller godstrafik och bestämmelser som hör till transporträtten samt bestämmelser som gäller särdragen i järnvägsgränstrafiken, i fråga om vilka behörigheten inte har övergått till EU. Sådana bestämmelser är bl.a. bestämmelserna i kapitel III om godstransport, de flesta av bestämmelserna i kapitel IV som gäller järnvägsgränstrafik, bestämmelserna om lastning av gods och personalens vistelse samt slutbestämmelserna i kapitel VII. Bestämmelserna om transport av passagerare och gods har övergått till EU:s behörighet i och med att förordningen om järnvägars ansvar trädde i kraft. Till EU:s behörighet hör också bestämmelserna i artikel 60 om transportföretagets ansvar för det tekniska skicket och trafikeringsdugligheten hos rullande materiel, om de behöriga myndigheternas rätt att förbjuda eller begränsa användningen av rullande materiel på en parts bannät, om tillstånd för ibruktagande av rullande materiel samt bestämmelserna om de uppgifter som ska anmälas om rullande materiel samt bestämmelsen i artikel 67 om bedrivande av järnvägstrafik. Dessa frågor regleras i driftskompatibilitetsdirektivet, järnvägs säkerhetsdirektivet och järnvägs marknadsdirektivet. I övrigt hör överenskommelsen till Finlands behörighet.

Kommunikationsministeriet inledde förhandlingar om en ny överenskommelse om järnvägstrafik med Ryska federationens transportministerium redan 2006. Medan förhandlingarna gicks förnyades EU-lagstiftningen om järnvägstrafik och en del av de frågor som omfattas av överenskommelsen har under förhandlingsskedet överförts till EU:s behörighet. Ministeriet har regelbundet informerat kommissionen om förhandlingarna och om de frågor som överenskommelsen omfattar och skickat kommissionen i juni 2012 det dåvarande utkastet av den nya överenskommelsen. Ministeriet notifierade vidare den 27 juni 2014 med stöd av artikel 14 i järnvägs marknadsdirektivet kommissionen om den överenskommelse som uppnåtts genom förhandlingarna. Kommissionen har genom sitt beslut av den 5 augusti 2015 gett Finland tillstånd att ingå en ny överenskommelse med Ryssland.

Grundlagsutskottet har ansett att när det i EU-lagstiftningen har skapats en sådan mekanism att förhandla om överenskommelser med tredjeländer också i frågor som hör till EU:s behörighet, är det fråga om ett förfarande där behörigheten att förhandla och ingå överenskommelser på sätt och vis har getts tillbaka till medlemsstaterna (GrUU 7/2012 rd, GrUU 14/2014 rd). Från ett konstitutionellt perspektiv är det då formellt fråga om en bilateral överenskommelse som Finland har haft rätt att ingå i sin helhet, dvs. också till den del som omfattas av EU:s behörighet. Från perspektivet för det i 8 kap. i grundlagen föreskrivna nationella förfarandet för godkännande och sättande i kraft av överenskommelser är det sålunda fråga om en överenskommelse som i sin helhet ingåtts av Finland och som Finland också helt och hållet kan besluta om att bli bundet av (GrUU 7/2012 rd). Därför begärs att riksdagen godkänner överenskommelsen i sin helhet och sätter i kraft de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen krävs riksdagens godkännande för fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis ska en bestämmelse anses höra till området för lagstiftningen om bestämmelsen gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om bestämmelsen i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, om frågan som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras genom lag, eller om bestämmelsen gäller en fråga om vilken det redan finns gällande bestämmelser i lag eller det enligt rådande uppfattning i Finland ska föreskrivas genom lag om frågan. Enligt grundlagsutskottet hör på dessa grunder en bestämmelse i internationella förpliktelser till området för lagstiftningen oavsett om den strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11/2000 rd och GrUU 12/2000 rd).

På de grunder som anges ovan ingår i den nya överenskommelsen flera bestämmelser som kräver riksdagens godkännande. I artikel 1 ingår bestämmelser om överenskommelsens föremål och tillämpningsområde. Bestämmelser av detta slag som påverkar tillämpningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i en överenskommelse hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). I artikel 2 definieras de termer som används i överenskommelsen, såsom transport i direkt internationell järnvägstrafik, transportföretag, rullande materiel, avsändare, sändning, passagerare, gods och mottagare. Bestämmelser som indirekt påverkar tillämpningen och tolkningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen hör också själva till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Eftersom de termer som definieras i artikel 2 påverkar tolkningen av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen, förutsätter de riksdagens samtycke.

Artikel 3 innehåller överenskommelsens allmänna bestämmelser, vilka till vissa delar kräver riksdagens godkännande. I artikel 3.1 definieras i överenskommelsen avsedd direkt internationell trafik. Artikel 3.1 påverkar på samma sätt som definitionerna i artikel 2 tolkningen av materiella bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, varför också den aktuella punkten hör till området för lagstiftningen. I artikel 3.2 bestäms att den tillämpliga lagstiftningen tillämpas på transport av passagerare och gods till den del som det inte bestäms något annat i överenskommelsen. Enligt artikel 3.6 ska järnvägstrafikens säkerhet säkerställas på båda partsstaternas territorium i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Också artikel 3.2 och 3.6 hör till området för lagstiftningen.

I artikel 4 bemyndigas parternas behöriga myndigheter, vilka i Finland är kommunikationsministeriet och i Ryssland är Ryska federationens transportministerium, att avtala närmare om de tekniska och operativa frågor som anges i artikel 4.2. Sådana frågor är bl.a. tekniska gränskontroller, lastningsföreskrifter, avgångskontroller för snabba persontåg och form och ifyllande av fraktsedeln. Bemyndigandebestämmelsen gäller delegering av behörighet att ingå fördrag och hör sålunda till området för lagstiftningen. Delegering av behörigheten att ingå fördrag behandlas närmare nedan i avsnittet som gäller behandlingsordningen.

Flera av bestämmelserna i II kap. om transport av passagerare och resgods hör till området för lagstiftningen. Bestämmelser som motsvarar dem hör delvis till järnvägstransportlagen och delvis till EU:s förordning om järnvägars ansvar. De bestämmelser i den nya överenskommelsen om järnvägstrafik i fråga om vilka det finns motsvarande bestämmelser i förordningen om järnvägars ansvar gäller individens rättigheter eller skyldigheter eller hör i Finland annars till området för lagstiftningen.

Artikel 6.1 som gäller transportavtal för passagerare och resgods motsvarar till sitt innehåll artikel 6 i CIV-reglerna som gäller transportavtalet. Artikel 6 i CIV-reglerna har införlivats i EU:s förordning om järnvägars ansvar. I artikel 6.2 bestäms om de förutsättningar under vilka transportföretaget ska ingå ett transportavtal med passageraren. Till sitt innehåll motsvarar punkten 19 § i järnvägstransportlagen som gäller transportskyldighet. I artikel 6.3 bestäms om de grunder med stöd av vilka transportföretaget har rätt att upphäva transportavtalet i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Bestämmelserna i artikeln motsvarar i tillämpliga delar de motsvarande bestämmelserna i artikel 9 i CIV-reglerna som gäller reserätt och som införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Om transportföretagets rätt att upphäva transportavtalet ska i Finland föreskrivas genom lag. Med stöd av vad som anges ovan hör ovan nämnda bestämmelser i artikel 6 till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 7 om biljetter motsvarar till sitt innehåll bestämmelserna i artikel 6 och 7 i CIV-reglerna, och artikel 8 och 9 om transportavgifter och återbetalning av dem motsvarar artikel 8 i CIV-reglerna. Artikel 7 och 8 i CIV-reglerna har införlivats i förordningen om

järnvägars ansvar. I Finland ska om de saker som avses i artiklarna föreskrivas genom lag. Artikel 7–9 i överenskommelsen hör sålunda till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 11 om rättigheter hos personer med nedsatt rörlighet motsvarar till sitt innehåll artikel 19 och 22 i förordningen om järnvägars ansvar. Bestämmelserna i artikel 12 om transport av handbagage och sällskapsdjur motsvarar artikel 12 i CIV-reglerna som införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Bestämmelserna i artikel 13 som gäller transport av resgods motsvarar delvis bestämmelserna i artikel 18 och 22 i CIV-reglerna vilka införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. I artikel 14 som gäller leveransfrist för resgods bestäms bl.a. om de förutsättningar som ska vara uppfyllda för att leveransfristen för resgods ska förlängas med stöd av överenskommelsen. Bestämmelserna i artikel 15 och 16 om transportföretagets ansvar motsvarar delvis bestämmelserna i kapitel I och III i avdelning IV i CIV-reglerna vilka införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Bestämmelserna i artikel 17 om ansvar för försenat eller inställt tåg motsvarar bestämmelserna i artikel 17 i förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 18 som gäller solidariskt ansvar hos transportföretag för anspråk som härrör från transportavtal för resgods motsvarar delvis artikel 38 i CIV-reglerna, vilken införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 19 som gäller grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet, artikel 20 som gäller ersättningsbeloppet när resgods förkommer, artikel 21 som gäller ersättningsbeloppet när resgods skadas och artikel 22 som gäller ersättningsbeloppet när leveransfristen för resgods överskrids motsvarar delvis bestämmelserna i avdelning I i kapitel III i CIV-reglerna som införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 23 som gäller passagerarens ansvar motsvarar delvis artikel 53 i CIV-reglerna, vilken införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 24 som gäller passagerarens ansvar motsvarar delvis artikel 55 i CIV-reglerna, vilken införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Artikel 25 som gäller talan som väcks av passagerare på grundval av ett transportavtal och domstolars behörighet motsvarar delvis artikel 56 i CIV-reglerna, vilken införlivats i förordningen om järnvägars ansvar. Om dessa saker ska i Finland föreskrivas genom lag. Bestämmelserna i artikel 26 som gäller tiden för väckande av talan motsvarar delvis artikel 60 i CIV-reglerna som införlivats i förordningen om järnvägars ansvar och i 35 § i järnvägstransportlagen. På de grunder som anförs ovan hör också artikel 11–26 till området för lagstiftningen.

Också bestämmelserna i kapitel III som gäller godstransport hör till största delen till området för lagstiftningen. I artikel 27 bestäms om tillämpning av bestämmelserna i kapitlet på direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Artikel 28 som gäller godstransportavtal motsvarar artikel 6 i CIM-reglerna och 10 § i järnvägstransportlagen. I artikel 29 bestäms om gods som enligt överenskommelsen inte får transporteras. I artikel 29.2 hänvisas till den tillämpliga lagstiftning som ska iakttas när det gäller transport av gods som enligt artikel 29.1 inte får transporteras. Bestämmelserna i artikel 30 om fraktsedlar motsvarar bestämmelserna i artikel 7 i CIM-reglerna, och bestämmelserna i artikel 31 om ansvar för uppgifterna i fraktsedeln motsvarar bestämmelserna i artikel 8 i CIM-reglerna. Om dessa saker ska i Finland föreskrivas genom lag till den del som det inte redan finns bestämmelser på lagnivå. Således hör också bestämmelserna i artikel 27–31 i överenskommelsen till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 32 i den nya överenskommelsen, som gäller handlingar som ska fogas till fraktsedeln motsvarar bestämmelserna i artikel 15 i CIM-reglerna. CIM-reglerna har ansetts höra till området för lagstiftningen i regeringens proposition om godkännande av ändringarna i konventionen om internationell järnvägstrafik (COTIF) och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i ändringarna i konventionen som hör till området för lagstiftningen (RP 60/2004 rd). Därför ska också bestämmelserna i artikel 32 anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 33.2, som gäller lastning och mottagning för transport av gods, bestäms att avsändaren ska ansvara för lastningen av godset och mottagaren för lossningen av godset. I artikel 33.3 bestäms om de förutsättningar under vilka transportföretaget får vägra ta emot gods för transport och i artikel 33.4 bestäms om avsändarens ansvar. Dessa förpliktande bestämmelser hör till området för lagstiftningen.

Bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artikel 36 om ändring av transportavtalet har utfärdats i 11 § i järnvägstransportlagen. I artikel 18 i CIM-reglerna ingår också bestämmelser som motsvarar artikel 36 i överenskommelsen. Också artikel 36 hör till området för lagstiftningen.

Artikel 37.1 och 37.9 som gäller beräkning och betalning av transportavgifter motsvaras av artikel 10 i CIM-reglerna. Enligt artikel 38.1 som gäller granskning av godset har transportföretaget rätt att i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen granska om sändningen motsvarar de uppgifter som antecknats i fraktsedeln och om villkoren i transportavtalet iakttas. I 29 § i järnvägstransportlagen föreskrivs om rätt att inspektera gods som upptagits för transport. Bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i artikel 38 ingår också i artikel 11 i CIM-reglerna. Bestämmelserna i artikel 39 som gäller leveransfrist för gods motsvarar artikel 16 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 40 som gäller utlämnande av gods motsvarar 12 § i järnvägstransportlagen och artikel 17.1–17.3 i CIM-reglerna och bestämmelserna i artikel 41 som gäller hinder för transport och utlämnande av gods motsvarar artikel 20–22 i CIM-reglerna. Om dessa saker ska i Finland föreskrivas genom lag. På de grunder som anges ovan hör också artikel 37–41 till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 42 i överenskommelsen motsvarar artikel 23 i de gällande befordringsvillkoren, vilka har ansetts höra till området för lagstiftningen i regeringens proposition med förslag om godkännande av villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland och till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i befordringsvillkoren som hör till området för lagstiftningen (RP 221/2006 rd). Därför hör också bestämmelserna i artikel 42 i den nya överenskommelsen till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 43 som gäller förkommet gods motsvarar bestämmelserna i 15 § i järnvägstransportlagen och artikel 29 i CIM-reglerna, varför också artikel 43 i överenskommelsen hör till området för lagstiftningen. Artikel 44 som gäller fastställande av gods som delvis förkommit, skadats eller förfarits innehåller bl.a. bestämmelser som förpliktar transportföretaget att granska godsets skick och upprätta ett granskningsprotokoll samt bestämmelser om rätt hos den som har rätt att disponera över godset att vägra ta emot godset. Bestämmelserna är till sin natur sådana som i Finland ska utfärdas genom en författning på lagnivå. Motsvarande bestämmelser ingår i 12 § i järnvägstransportlagen. Artikel 44 ska också anses höra till området för lagstiftningen.

Bestämmelserna i artikel 45 som gäller transportföretagens solidariska ansvar motsvarar bestämmelserna i 32 § i järnvägstransportlagen och artikel 26 i CIM-reglerna. Bestämmelserna i artikel 46 som innehåller allmänna bestämmelser om transportföretagets ansvar och grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet motsvarar bestämmelserna i artikel 23 i CIM-reglerna. Bestämmelserna i artikel 47 om bevisbördan motsvarar bestämmelserna i artikel 25 i CIM-reglerna. Bestämmelserna i artikel 48 som gäller ansvarsbegränsningar vid godsets bristande vikt motsvarar bestämmelserna i artikel 31 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 49 som gäller skadepresumtion vid ny avlämning för transport motsvarar bestämmelserna i artikel 28 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 50 som gäller ersättningsbeloppet när gods förkommit helt eller delvis motsvarar bestämmelserna i artikel 30 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 51 som gäller ersättningsbeloppet när gods skadats eller förfarits motsvarar bestämmelser-

na i artikel 32 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 52 som gäller ersättningsbeloppet när leveransfristen för gods överskridits motsvarar bestämmelserna i artikel 33 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 53 som gäller ersättningsanspråk som gäller godstransportavtal motsvarar artikel 43 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 54 som gäller rätt att föra talan på grundval av ett transportavtal motsvarar bestämmelserna i artikel 44 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 55 som gäller förlust av rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan mot transportföretaget motsvarar bestämmelserna i artikel 47 i CIM-reglerna, bestämmelserna i artikel 56 som gäller preskription av ersättningsanspråk och talan motsvarar bestämmelserna i artikel 48 i CIM-reglerna och bestämmelserna i artikel 57 som gäller regressrätt och framställande av regressanspråk motsvarar bestämmelserna i artikel 50 i CIM-reglerna. Dessutom föreskrivs i 15 § i järnvägstransportlagen om förlust av gods, i 16 § om ersättning för förkommet gods, i 17 § om ersättning för skadat gods, i 18 § om ersättning för fördröjd utlämning av gods, i 32 § om ansvar i konsekutiva transporter och i 35 § om preskriptionstid för ersättningsanspråk. På de grunder som anförs ovan hör också artiklarna 45–57 till området för lagstiftningen.

Enligt artikel 59 tillämpas på järnvägsgränsstationerna och banavsnitten mellan dem 24-timmars Moskvatid. Genom artikeln avviker man från den tid som tillämpas i Finland på de områden som avses i artikeln. Artikel 59 ska anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 60 ingår flera bestämmelser som innehåller skyldigheter för transportföretagen eller som gäller transportföretagens ansvar. Dessutom ingår i artikeln bestämmelser som grundar sig på EU-lagstiftning som i Finland genomförts genom järnvägslagen. Sådana bestämmelser är bl.a. artikel 60.5 som gäller tillstånd för ibruktagande för rullande materiel som används i järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland och 60.7 som gäller transportföretagets skyldighet att skicka de i punkten avsedda uppgifterna om den rullande materielen. I artikel 61 hänvisas till den tillämpliga lagstiftningen och bestäms att den myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten ska godkänna den rullande materiel som används i järnvägsgränstrafiken. Där bestäms också att tågbesättningen ska ansvara för den i järnvägsgränstrafik använda rullande materiels tekniska skick. Artikel 60–61 ska också anses höra till området för lagstiftningen.

I artikel 63 bestäms om lokförarens, trafikledningens, järnvägsinfrastrukturförvaltarens och transportföretagets skyldighet i olycksituationer eller när tåget stannar på ett sätt som orsakar störning för den övriga tågtrafiken på ett banavsnitt mellan järnvägsgränsstationerna och i artikel 64 bestäms om ansvar för kostnader som orsakats av olyckor och för skadestånd. Artikel 65 innehåller bindande bestämmelser om transportföretagets skyldigheter avseende lastning av gods och lastsäkring. Bestämmelserna i artikel 63–65 är till sin natur sådana att de hör till området för lagstiftningen.

I artikel 66 bestäms om rätt hos personer som arbetar i gränstrafiken och som sköter uppgifter som omfattas av överenskommelsen att komma till landet utan visum. I 11 § i utlänningslagen (301/2004) föreskrivs om villkoren för inresa, vilka bl.a. är ett giltigt visum, om inte något annat följer av Europeiska unionens lagstiftning eller internationella överenskommelser som är bindande för Finland. Dessutom bestäms i artikeln om skyldighet hos transportföretagets personal att iakta den partens lagstiftning på vars territorium uppgifter utförs och tåget trafikerar. Bestämmelserna hör till området för lagstiftningen.

I artikel 67 bestäms om bedrivande av järnvägstrafik i järnvägsgränstrafik. I Finland finns bestämmelser om förutsättningarna för bedrivande av järnvägstrafik i järnvägslagen. Genom överenskommelsen öppnas inte den direkta internationella järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland ömsesidigt för konkurrens. Ett transportföretag får bedriva i överenskommelsen avsedd järnvägstrafik endast till den järnvägsgränsstation där den rullande materielen överlämnas till det mottagande transportföretaget. Artikel 67 hör till området för lagstiftningen.

Artikel 72 hör till området för lagstiftningen eftersom tidigare överenskommelser som riksdagen godkänt upphävs med stöd av artikeln.

4.3 Behandlingsordning

Behörigheten att ingå fördrag hör i princip till den utrikespolitiska ledning som avses i 93 § i grundlagen. I motiveringarna till grundlagen (RP 1/1998 rd, s. 145) och i grundlagsutskottets praxis (GrUU 15/1994 rd) har det ansetts att behörigheten att ingå fördrag dock genom lag i begränsad utsträckning kan överföras till andra myndigheter. Grundlagsutskottet har i sin praxis alltså inte ställt sig absolut avvisande till att en myndighet ges befogenhet att ingå överenskommelser med en annan stats myndighet, även om utskottet har ansett att en sådan reglering är exceptionell (GrUU 16/2004 rd). Grundlagsutskottet brukar enligt praxis som grundar sig på 94 § i grundlagen ställa vissa villkor för en sådan delegering av behörigheten att ingå fördrag: bemyndigandet får inte vara obegränsat i relation till den bemyndigade och bemyndigandets innehåll, och dessutom ska det anges i bemyndigandet vilka myndigheter eller andra parter som avtal kan ingås med (GrUU 14/2010 rd, s. 3, GrUU 16/2004 rd, s. 4, GrUU 40/2000 rd, s. 2/I, GrUU 15/1994 rd, s. 3–4). Av 93 § 2 mom. och 94 § 1 mom. i grundlagen följer att en myndighet inte genom en vanlig lag kan ge befogenhet att ingå överenskommelse i frågor som får beslutas bara med riksdagens samtycke (GrUU 14/2010 rd, s. 3, GrUU 17/2004 rd, GrUU 16/2004 rd).

Bestämmelserna som gäller delegering av behörigheten att ingå fördrag i artikel 4 i den nya överenskommelsen ska anses uppfylla de förutsättningar för delegering av behörigheten att ingå fördrag som framkommer av ovan beskrivna utlåtanden av grundlagsutskottet. Enligt artikel 4.2 kan parternas behöriga myndigheter, som i Finland är kommunikationsministeriet och i Ryssland Ryska federationens transportministerium, närmare komma överens om i artikeln avsedda saker av teknisk natur, vilka är krav för fordon som utlämnas och lok som används mellan järnvägsgränsstationerna (punkt 1), tekniska gränskontroller (punkt 2), lastningsföreskrifter (punkt 3), specialtransporter (punkt 4), teknisk avgångskontroll för snabba persontåg och särdrag vid ordnandet av järnvägsgränstrafik (punkt 5), formen för och ifyllande av fraktsedlar (punkt 6) och särdrag i järnvägsgränstrafiken, inbegripet växelverkan mellan transportföretagen och infrastrukturförvaltarna (punkt 7).

Artikel 5 i överenskommelsen med Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik av den 25 juni 2013 innehåller ett bemyndigande avseende delegering av behörigheten att ingå fördrag som motsvarar bemyndigandet i artikel 4 i den nya överenskommelsen om järnvägssamtrafik, med stöd av vilken kommunikationsministeriet med Ryska federationens transportministerium får ingå en överenskommelse om genomförande av överenskommelsen om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik. Grundlagsutskottet har i sitt utlåtande (GrUU 14/2014) om regeringens proposition till riksdagen om godkännande av överenskommelsen med Ryssland om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik och med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen (RP 41/2014 rd) konstaterat att grundlagsutskottet i sin praxis inte har förhållit sig helt negativt till delegering av behörigheten att ingå fördrag på de villkor som utskottet framfört i sina ovan nämnda tidigare utlåtanden. När utskottet bedömde vilka konsekvenser delegering av behörigheten att ingå fördrag har för behandlingsordningen konstaterade det i sitt utlåtande att behörighet att ingå fördrag som delegerats till ett ministerium närmast kan gälla teknisk anpassning av bestämmelserna i överenskommelsen samt kompletteringar.

Behörighet att ingå fördrag har enligt artikel 4 i överenskommelsen och 2 § i lagförslaget delegerats till kommunikationsministeriet, och samtidigt har den myndighet angetts med vilken överenskommelsen kan ingås (Ryska federationens transportministerium). I överenskommel-

sen mellan ministerierna ska främst införas bestämmelser av teknisk natur som för närvarande ingår i de gällande befodringsvillkoren och i järnvägsgränsöverenskommelsen och som inte hör till området för lagstiftningen. Detta är bestämmelser som ska ändras i och med den tekniska utvecklingen på järnvägsområdet. Ändringarna går att genomföra på ett mer flexibelt sätt genom att ändra överenskommelsen mellan ministerier än genom att ändra fördraget. Grundlagsutskottet har i sin praxis ansett att överlåtelse till ett ministerium av behörighet att ingå fördrag i situationer där det finns särskilda skäl för flexibel anpassning av överenskommelsens bestämmelser inte påverkar överenskommelsens behandlingsordning (GrUU 14/2010 rd, s. 4). Med beaktande av att överenskommelsen mellan ministerierna är teknisk till sin natur kan i det aktuella fallet anses föreligga särskilda grunder för en flexibel anpassning av bestämmelserna i överenskommelsen.

Innehållet i överenskommelsen mellan ministerierna är också exakt avgränsat på det sätt som förutsatts i utskottets praxis. I bemyndigandebestämmelserna uppräknas på ett uttömmande sätt de frågor som kan ingå i överenskommelsen på ministerienivå. Innehållet i bemyndigandet är således inte öppet, utan exakt avgränsat i fördraget. I grundlagsutskottets praxis har det ansetts att ministerier kan ges t.o.m. relativt omfattande befogenheter att ingå överenskommelser. En förutsättning är då att innehållet i behörigheten att ingå fördrag är avgränsat så att bemyndigandet att ingå fördrag som anvisats ett ministerium närmast kan gälla tekniska anpassningar och kompletteringar av bestämmelser i ett fördrag (GrUU 14/2010 rd, s. 4). Utskottet har i detta sammanhang påpekat att kravet i 94 § 1 mom. att de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i internationella förpliktelser ska föreläggas riksdagen för godkännande i sig självt begränsar ministeriets behörighet att ingå fördrag: ett ministerium kan således inte komma överens om bestämmelser som skulle gälla grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, och ett delegerat fördrag kan inte t.ex. innehålla för individen nya slags begränsningar eller väsentligen strängare begränsningar av rättigheter än bestämmelserna i fördraget (GrUU 14/2010 rd, s.4). I det nu aktuella fallet bestäms om frågor som hör till området för lagstiftningen, såsom om grunderna för transportföretagets förpliktelser, i fördraget. I överenskommelsen mellan ministerierna ska avtalas om frågor av teknisk natur. Till en stor del är det fråga om bestämmelser om vilka det nationellt kan föreskrivas genom förordning av statsrådet eller där motsvarande föreskrifter kan utfärdas genom ett normbeslut av Trafiksäkerhetsverket.

Bestämmelserna i överenskommelsen mellan ministerierna kommer sålunda i princip inte att höra till området för lagstiftningen. Gränsdragningen mellan bestämmelser som hör till området för lagstiftningen och bestämmelser på lägre nivå än lag är i praktiken dock inte alltid entydig. Det är därför inte helt uteslutet att en överenskommelse som ingås mellan ministerier åtminstone i viss mån skulle kunna innehålla även bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, eller i varje fall bestämmelser som tangerar dem. När man dock beaktar att det också då endast kan vara fråga om tekniska bestämmelser som utifrån huvudöverenskommelsen kompletterar denna överenskommelse, och dessa bestämmelser dessutom direkt riktar sig mot en tämligen snäv grupp av näringsidkare (se också GrUU 14/2014 rd), påverkar inte den delegering av behörigheten att ingå fördrag som avses i överenskommelsen och i ikraftsättandelagen enligt regeringens uppfattning behandlingsordningen.

Med stöd av vad som anförs ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att

riksdagen godkänner den överenskommelse mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik som ingicks den 28 april 2015.

Eftersom överenskommelsen innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen, föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik och om tillämpning av överenskommelsen

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i den i Sankt Petersburg den 28 april 2015 ingångna överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om direkt internationell järnvägstrafik gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Kommunikationsministeriet ska med Ryska federationens transportministerium ingå en överenskommelse enligt artikel 4.2 i överenskommelsen.

3 §

Genom denna lag upphävs lagen om godkännande av vissa bestämmelser i överenskommelsen med Ryssland om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (625/1997) samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland (77/2007).

4 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i överenskommelsen och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Helsingfors den 30 december 2015

Vid förhinder för statsministern, kommun- och reformminister

Anu Vehviläinen

Kommunikationsminister Anne Berner

FÖRLAGSTEXT

ÖVERENSKOMMELSE OM DIREKT INTERNATIONELL JÄRNVÄGSTRAFIK MELLAN REPUBLIKEN FINLANDS REGERING OCH RYSKA FEDERATIONENS REGE- RING

Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering, nedan parterna,

som stöder sig på principerna för likvärdigt partnerskap och ömsesidig respekt,

som erkänner betydelsen av det samarbete och den växelverkan gällande järnvägstrafik som länge fortgått mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering och

som önskar fortsätta att utveckla den samt bevara järnvägstrafikens säkerhet på en hög nivå,

som beaktar behoven hos och särdragen för passagerar- och godstrafik,

har kommit överens om följande:

KAPITEL I

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Artikel 1

Överenskommelsens föremål och tillämpningsområde

1. I överenskommelsen bestäms om direkt internationell järnvägstrafik mellan Republiken Finland och Ryska federationen, nedan direkt internationell järnvägstrafik.

2. I överenskommelsen bestäms om gemensamma rättsliga normer för transportavtal i direkt internationell järnvägstrafik.

СОГЛАШЕНИЕ МЕЖДУ ПРАВИТЕЛЬСТВОМ ФИНЛЯНДСКОЙ РЕСПУБЛИКИ И ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ПРЯМОМ МЕЖДУНАРОДНОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ СООБЩЕНИИ

Правительство Финляндской Республики и Правительство Российской Федерации, в дальнейшем именуемые Сторонами,

основываясь на принципах равноправного партнерства и взаимного уважения,

признавая значимость многолетнего сотрудничества и взаимодействия между Финляндской Республикой и Российской Федерацией в сфере железнодорожного сообщения и

желая продолжить его дальнейшее развитие, а также сохранение безопасности железнодорожного транспорта на высоком уровне,

учитывая потребности и особенности пассажирских и грузовых железнодорожных перевозок,

согласились о нижеследующем:

РАЗДЕЛ I

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1

Предмет и сфера применения Соглашения

1. Настоящее Соглашение регулирует прямое международное железнодорожное сообщение между Финляндской Республикой и Российской Федерацией (далее – прямое международное железнодорожное сообщение).

2. Настоящее Соглашение определяет единые правовые нормы, регулирующие договор перевозки в прямом

3. Överenskommelsen tillämpas inte på transporter vars bestämmelsestationer är Kaliningrads järnvägs stationer med undantag för tågfarjetrafik, de Rysslands järnvägars järnvägsstationer som finns inom Republiken Kazakstans territorium, och i ingendera fallen, i motsatt riktning från dessa stationer.

4. Denna överenskommelse begränsar inte idkande av transitotransporter via Republiken Finland eller Ryska federationen med stöd av andra sådana internationella överenskommelser som den ena av dem är part i.

Artikel 2

Termer

I denna överenskommelse avses med

Medföljande fordon ett fordon som upptagits för transport (personbil med sittplats för högst åtta passagerare utöver förarens plats och släpvagn som kopplas till sådant fordon samt moped eller motorcykel) som är registrerat i det land där passageraren är bosatt och som han eller hon använder för att röra sig på landsvägar och vars mått tillåter att det transporteras i en specialvagn i det passagerartåg som passageraren reser i.

Intermodal enhet containrar, bilar, fordonskombinationer, släpvagnar eller växel-flak eller påhängsvagnar för bilar, vilka är avsedda för transport av gods genom två eller flera transportsätt.

Tredjestat en stat som inte är part i denna överenskommelse.

Transportavgifter avgifter som transportföretagen tar ut, vilka inbegriper avgifter för transport av gods och resgods, avgifter för ledsagarens resa, tilläggsavgifter och andra avgifter som hänför sig till transport av gods och resgods som uppstått från det ögonblick som godset tagits emot för transport tills dess att det utlämnas till en person som har rätt att ta emot det eller avgifter som transportföre-

международном железнодорожном сообщении.

3. Настоящее Соглашение не применяется к перевозкам назначением на станции Калининградской железной дороги, за исключением железнодорожно-паромного сообщения, станции российских железных дорог, расположенные на территории Республики Казахстан, и в обоих случаях – в обратном направлении.

4. Настоящее Соглашение не ограничивает транзитные перевозки через территорию Финляндской Республики или Российской Федерации, осуществляемые на основании иных международных договоров, участниками которых является каждая из них.

Статья 2

Термины

Для целей настоящего Соглашения нижеприведенные термины означают следующее:

"багаж" - вещи пассажира, принятые для перевозки в вагоне, предназначенном для перевозки багажа в составе пассажирского поезда, до железнодорожной станции назначения, указанной в проездном документе;

"груз" – товары и другие объекты, принимаемые к перевозке с оформлением договора перевозки;

"договор перевозки груза" – договор перевозки, на основании которого осуществляется доставка груза перевозчиком за плату;

"железнодорожная инфраструктура" – технический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути, железнодорожные станции, иные сооружения и устройства, обеспечивающие функционирование этого комплекса;

"интермодальная транспортная единица" – контейнеры, автомобили, автопоезда, прицепы, съемные автомобильные кузова, полуприцепы предназначенные для перевозки грузов, осуществляемой двумя или более видами

tagen tar ut för transport av passagerare längs den i resehandlingarna angivna rutten, tilläggssavgifter som uppstått under resan och andra avgifter som hänför sig till transport av passagerare.

Transport i direkt internationell järnvägstrafik transport av passagerare, handbagage, resgods och gods på järnväg mellan järnvägsstationer som finns på Finlands och Rysslands territorier med en enhetlig handling som upprättats för hela transportrutten.

Transportföretag alla transportföretag (juridiska personer eller enskilda näringsidkare) som i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen deltar i transport av passagerare, handbagage och resgods eller gods i direkt internationell järnvägstrafik i enlighet med villkoren i denna överenskommelse och som i enlighet med transportavtalet har förbundit sig att transportera passagerarna och resgodset eller det gods som avsändaren anförtrott transportföretaget från avsändningsorten till bestämmelseorten, samt att utlämna godset till en person som har rätt att ta emot godset (mottagaren).

Handbagage passagerarens effekter som passageraren medför i en passagerarvagn och som utan svårighet går att placera på de platser i vagnen som är reserverade för det.

Rullande materiel en rullande materiel-enhet (lok och alla slags vagnar) avsedda för transport av passagerare, resgods och gods samt annan materiel i järnvägstrafik som är avsedd för trygghet av transporter och infrastrukturens funktion.

Funktionshindrade personer personer vars rörelseförmåga är begränsad vid användning av fordon på grund av fysisk (bestående eller tillfällig sensorisk eller motorisk) skada, utvecklingsstörning eller någon annan störning eller sin ålder och vars situation kräver vederbörlig uppmärksamhet och anpassning av tjänster som tillhandahålls alla passagerare till de särskilda behoven hos personen i fråga.

Avsändare en fysisk eller juridisk person som har avlämnat godset för transport och som har antecknats i fraktsedeln som godsets avsändare.

Sändning gods eller godsparti som upptagits för frakt genom en enda fraktsedel.

Resgods passagerarens gods som upptagits för transport i ett passagerartågs resgodsvagn

transporta;

"лицо, имеющее право распоряжения грузом" – отправитель, получатель или другое лицо, имеющее право распоряжения грузом на основе договора перевозки груза;

"лицо с ограниченными возможностями передвижения" – лицо, способность которого передвигаться при использовании средств транспорта ограничена вследствие физического недостатка (сенсорного или моторного, хронического или временного), умственного недостатка или ограничения, иного недостатка, возраста и состояние которого требует надлежащей поддержки и адаптации оказываемых всем пассажирам услуг к специфическим требованиям данного лица;

"опасные грузы" – вещества или изделия, которые при перевозке, погрузочно-разгрузочных работах и хранении могут служить причиной взрыва, пожара, повреждения технических устройств или других грузов, а также гибели, травмирования, отравления, ожогов, облучения или заболевания людей и животных, вреда окружающей среде. К опасным грузам относятся вещества или изделия, которые допускаются или не допускаются к перевозке по Соглашению между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о перевозках опасных грузов в финляндско-российском прямом международном железнодорожном сообщении от 25 июня 2013 года;

"отправитель" – физическое или юридическое лицо, предъявившее груз к перевозке и указанное в накладной в качестве отправителя груза;

"отправка" – груз или партия груза, которые приняты к перевозке по одной накладной;

"пассажир" – физическое лицо, совершающее поездку в поезде по действительному проездному документу;

"перевозка в прямом международном железнодорожном сообщении" – перевозка железнодорожным транспортом между железнодорожными станциями, расположенными на территории

till den bestämmelsejärnvägsstation som anges på biljetten.

Passagerare en fysisk person som reser med en giltig biljett.

Järnvägsinfrastruktur den tekniska helhet som omfattar spåranläggningar, järnvägsstationer samt andra konstruktioner och anläggningar som säkerställer funktionen av denna helhet.

Järnvägsinfrastrukturförvaltare en fysisk eller juridisk person som ansvarar för drift och utveckling av järnvägsinfrastrukturen och som erbjuder transportföretag tjänster som hänför sig till användningen av infrastrukturen.

Järnvägsgränsstation en järnvägsstation via vilken människor, fordon, frakt, gods och djur transporteras på järnväg över riksgränsen i enlighet med lagstiftningen i den part på vars territorium en sådan station är belägen.

Sigill, låsplombanläggningar ett övervakningselement som kombinerats till en enda konstruktion, inklusive elektroniska sigill, som inte tillåter tillgång till godset utan att söndra helheten.

Tillämplig lagstiftning den helhet av författningar som gäller i partsstaten.

Person som har rätt att bestämma över godset avsändaren, mottagaren eller en annan person som på grundval av ett transportavtal har bestämmanderätt över godset.

Gods varor och andra föremål vars transport sker genom ett transportavtal.

Godstransportavtal ett transportavtal med stöd av vilket ett transportföretag transporterar gods mot ersättning.

Farligt gods ämnen eller föremål som under transport, lastnings- och lossningsarbeten och vid förvaring kan orsaka explosion, eldsvåda, skador på tekniska anläggningar eller annan last samt orsaka död, skada, förgiftning, brandskada, utsättning för strålning eller insjuknande för människor och djur eller en miljöskada. Farligt gods är ämnen eller föremål som det är tillåtet eller som det inte är tillåtet att transportera enligt överenskomsten mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, vilken ingicks den 25 juni 2013.

Mottagare en fysisk eller juridisk person

Финляндской Республики и Российской Федерации, пассажиров, ручной клади, багажа и грузов по единому документу, оформленному на весь маршрут следования;

"перевозчик" – все перевозчики (юридические лица или индивидуальные предприниматели), в соответствии с применяемым законодательством участвующие в перевозке пассажиров, ручной клади и багажа или грузов в прямом международном железнодорожном сообщении на условиях настоящего Соглашения, принявшие на себя по договору перевозки обязанность доставить пассажира и багаж или вверенный отправителем груз из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз уполномоченному на его получение лицу (получателю);

"пломбы, запорно-пломбировочные устройства" – контрольный элемент, включая электронный контрольный элемент, совмещенный в единую конструкцию, исключающий доступ к грузу без нарушения целостности данного элемента;

"пограничная железнодорожная станция" – железнодорожная станция, через которую осуществляется перевозка лиц, транспортных средств, грузов, товаров и животных железнодорожным транспортом через государственную границу в соответствии с законодательством Стороны, на территории которой такая станция находится;

"подвижной состав" – подвижные железнодорожные единицы (локомотивы, вагоны всех типов), предназначенные для перевозки пассажиров, багажа и грузов, а также иное оборудование на железнодорожном ходу, предназначенное для обеспечения перевозок и функционирования инфраструктуры;

"получатель" – физическое или юридическое лицо, которое указано в накладной в качестве получателя груза;

"применяемое законодательство" – совокупность нормативных правовых актов, действующих на территории государств Сторон;

"провозные платежи" – платежи,

som i fraktsedeln angetts vara godsets mottagare.

взимаемые перевозчиками за перевозку грузов и багажа, включающие в себя плату за перевозку груза, багажа, за проезд проводника, дополнительные сборы и другие расходы, связанные с перевозкой груза, багажа и возникшие с момента приема груза к перевозке до выдачи его уполномоченному на получение лицу, либо платежи, взимаемые перевозчиками за перевозку пассажиров, включающие в себя плату за проезд пассажиров, дополнительные сборы и другие расходы, связанные с перевозкой пассажиров и возникшие за время следования пассажиров по маршруту, указанному в проездных документах;

"ручная кладь" - вещи пассажира, перевозимые им при себе в пассажирском вагоне, помещающиеся без затруднений в местах, отводимых в таком вагоне для этой цели;

"транспортное средство, следующее с пассажиром" – принятое к перевозке транспортное средство (легковой автомобиль, имеющий не более 8 мест для сидения пассажиров, кроме места водителя, включая его прицеп, мотоцикл, мопед), которое зарегистрировано на территории государства проживания пассажира и используется им для передвижения по автомобильным дорогам, габариты которого позволяют осуществлять его перевозку в специализированном вагоне в составе пассажирского поезда, в котором следует пассажир;

"третье государство" – государство, не являющееся участником настоящего Соглашения;

"управляющий железнодорожной инфраструктурой" – физическое или юридическое лицо, ответственное за содержание и развитие железнодорожной инфраструктуры и оказывающее перевозчикам услуги по ее использованию.

Överenskommelsens allmänna bestämmelser

1. I direkt internationell järnvägstrafik trafikeras utan tågbyten för passagerarna samt utan omlastning av gods på järnvägsgränstationerna.
2. Passagerare och gods transporteras i enlighet med överenskommelsen och till den del som denna överenskommelse saknar bestämmelser, i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen.
3. Bestämmelser om transport av farligt gods ingår i en separat överenskommelse mellan partsstaterna.
4. För att säkerställa järnvägsgränstrafiken ingår partsstaternas järnvägsinfrastrukturvaltare, i enlighet med partsstaternas lagstiftning, överenskommelser som reglerar deras växelverkan till den del som den inte har beaktats i denna överenskommelse.
5. Passagerarnas fordon transporteras i passagerartåg i direkt internationell järnvägstrafik i enlighet med regler som fastställts genom överenskommelser som transportföretagen ingår sinsemellan.
6. På båda partsstaternas territorium säkerställs järnvägstrafikens säkerhet i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen.

Artikel 4

Parternas behöriga myndigheter

1. De behöriga myndigheterna för fullgörandet av denna överenskommelse är för den finska parten Finlands kommunikationsministerium och för den ryska parten Ryska federationens transportministerium.

Общие положения Соглашения

1. Прямое международное железнодорожное сообщение осуществляется без пересадки пассажиров, а также без перегрузки груза на пограничных железнодорожных станциях.
2. Перевозка пассажиров и грузов осуществляется в соответствии с условиями настоящего Соглашения, а в части, не установленной настоящим Соглашением, – в соответствии с применяемым законодательством.
3. Перевозка опасных грузов регулируется отдельным соглашением государств Сторон.
4. В целях обеспечения пограничного железнодорожного сообщения управляющие железнодорожной инфраструктурой государств Сторон заключают договоры, регулирующие их взаимодействие в части, не предусмотренной настоящим Соглашением, в соответствии с законодательством государств Сторон.
5. Перевозка транспортных средств, следующих с пассажиром пассажирскими поездами в прямом международном железнодорожном сообщении, осуществляется перевозчиками по взаимному согласованию.
6. Безопасность на железнодорожном транспорте на территории каждого из государств Сторон обеспечивается в соответствии с применяемым законодательством.

Статья 4

Компетентные органы Сторон

1. Компетентными органами Сторон, ответственными за реализацию настоящего Соглашения, являются: от Финляндской Стороны – Министерство транспорта и связи Финляндской Республики; от Российской Стороны – Министерство транспорта Российской Федерации.

2. Parternas behöriga myndigheter kan komma överens närmare om följande tekniska saker:

1) om krav för fordon som utlämnas och lok som används mellan järnvägsgränsstationerna,

2) om tekniska gränskontroller,

3) om lastningsbestämmelser,

4) om specialtransporter,

5) om teknisk avgångskontroll för snabba persontåg och om särdrag vid ordnandet av järnvägsgränstrafik,

6) om formen för och ifyllande av fraktsedlar och

7) om särdrag i järnvägsgränstrafiken, inbegripet växelverkan mellan transportföretagen och infrastrukturförvaltarna.

3. Parterna meddelar varandra skriftligen utan dröjsmål ifall deras behöriga myndigheter ändras.

KAPITEL II

TRANSPORT AV PASSAGERARE OCH RESGODS

Artikel 5

Transportrutter

Passagerare och resgods transporteras i direkt internationell järnvägstrafik på rutter som godkänts av transportföretagen och järnvägsinfrastrukturförvaltarna.

Artikel 6

Transportavtal för passagerare och resgods

1. Transportföretaget åtar sig att i enlighet med ett transportavtal för passagerare mot betalning transportera passageraren till bestämelseorten.

2. Компетентные органы Сторон могут согласовать более детально следующие технические вопросы:

1) требования, предъявляемые к подвижному составу и тяговому составу, передаваемому между пограничными станциями;

2) технические пограничные осмотры;

3) правила погрузки;

4) специальные перевозки;

5) проведение технического осмотра и особенности организации пограничного железнодорожного сообщения перед отправлением скоростных пассажирских поездов;

6) форма накладной и порядок ее заполнения;

7) особенности пограничного железнодорожного сообщения, включая порядок взаимодействия между перевозчиками и управляющими железнодорожной инфраструктурой.

3. В случае изменения своих компетентных органов Стороны незамедлительно уведомляют друг друга об этом в письменной форме.

РАЗДЕЛ II

ПЕРЕВОЗКА ПАССАЖИРОВ И БАГАЖА

Статья 5

Маршруты перевозок

Перевозка пассажиров и багажа в прямом международном железнодорожном сообщении осуществляется по маршрутам, согласованным перевозчиками и управляющими железнодорожной инфраструктурой.

Статья 6

Договор перевозки пассажира и багажа

1. По договору перевозки пассажира перевозчик обязуется за плату перевезти пассажира в пункт назначения.

Transportföretaget kan uppta passagerarens resgods för transport, om en resgods-vagn används på rutten. I detta fall är transportföretaget skyldigt att leverera det resgods som upptagits för transport till bestämmelsestationen och utlämna det till passageraren eller till en annan person som passageraren bemyndigat. Passageraren är skyldig att betala transporten av resgodset.

2. Transportföretaget ska ingå ett transportavtal med passageraren om

1) ingående av ett avtal inte hindras av bestämmelserna i denna överenskommelse och i den tillämpliga lagstiftningen och

2) det i tåget finns lediga platser avsedda för passagerartransport den önskade avgångsdagen.

3. Transportföretaget har rätt att i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen häva transportavtalet om

1) passageraren inte iakttar de reseföreskrifter som ingår i denna överenskommelse och i den tillämpliga lagstiftningen,

2) passagerarens åtgärder orsakar avsevärd olägenhet för eller hot mot andra passagerare eller orsakar skador på deras hälsa eller egendom,

3) passagerarens handlande hotar trafiksäkerheten,

4) passageraren orsakar skador på transportföretagets egendom, eller

5) transporten hindras av omständigheter som transportföretagen inte kan hindra och vars undanröjande inte beror på dem.

4. Transportföretaget är på yrkande av passageraren skyldiga att bekräfta ett icke-uppfyllande av ett transportavtal eller en ändring i avtalsvillkoren genom att göra en anteckning om detta på biljetten.

5. Transportföretaget är skyldigt att informera passagerarna om transportvillkoren och om de tjänster som transportföretaget tillhandahåller.

Перевозчик вправе принять предъявляемый пассажиром багаж к перевозке, если по маршруту следования пассажира курсирует багажный вагон. В этом случае перевозчик обязан доставить принятый к перевозке багаж в пункт назначения и выдать его пассажиру или иному уполномоченному пассажиром лицу, а пассажир обязуется оплатить перевозку багажа.

2. Перевозчик обязан заключить договор перевозки пассажира, если:

1) заключению договора не препятствуют положения настоящего Соглашения и применяемого законодательства;

2) на желаемую дату отправления в вагонах поезда имеются свободные места, предназначенные для перевозки пассажиров.

3. Перевозчик имеет право в соответствии с применяемым законодательством расторгнуть договор перевозки, если:

1) пассажир не выполняет правила проезда, устанавливаемые настоящим Соглашением и применяемым законодательством;

2) действия пассажира создают существенные помехи или представляют угрозу другим пассажирам, причиняют вред их здоровью или имуществу;

3) действия пассажира угрожают безопасности движения;

4) действия пассажира причиняют ущерб имуществу перевозчика;

5) выполнению перевозки препятствуют обстоятельства, которые перевозчики не могут предотвратить и устранение которых от них не зависит.

4. Перевозчик обязан по требованию пассажира подтвердить невыполнение или изменение условий договора перевозки путем нанесения соответствующей отметки на проездной документ.

5. Перевозчик обязан обеспечить предоставление пассажиру информации об условиях перевозки и оказываемых перевозчиком услугах.

Biljetten och transporthandlingarna

1. En passagerares transportavtal bekräftas genom en biljett och ingåendet av ett transportavtal avseende resgods bekräftas genom en transporthandling vars utformning transportföretagen kommer överens om.

2. Passagerarna använder en biljett som utfärdas för passagerarens hela resa från avgångsstationen till bestämmelsestationen.

3. Om en person konstateras i en vagn utan vederbörlig biljett, är personen ansvarig i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den partsstat där en sådan person konstaterades.

Artikel 8

Transportavgifter

Avgiften för transport av passagerare och resgods uppbärs av passageraren för transportsträckan från avgångsstationen till bestämmelsestationen.

Artikel 9

Återbetalning av transportavgifter

1. Om passageraren har avbokat sin resa före tågets avgång eller om villkoren i transportavtalet ändras, har passageraren rätt att få tillbaka en motsvarande del av transportavgifterna.

2. Vid återbetalning av transportavgifter som erhållits av passagerare får transportföretaget avdra kostnaderna för återbetalningen av transportavgifterna, med undantag för fall där villkoren i transportavtalet ändrats på grund av transportföretaget.

Artikel 10

Проездные документы и перевозочные документы

1. Заключение договора перевозки пассажира удостоверяется проездными документами, а заключение договора перевозки багажа удостоверяется перевозочными документами, форма которых согласовывается перевозчиками.

2. Пассажиры следуют по проездным документам, оформляемым на весь путь следования пассажира от станции отправления до станции назначения.

3. В случае обнаружения в вагоне лица без надлежащих проездных документов такое лицо несет ответственность в соответствии с применяемым законодательством государства Стороны, на территории которого обнаружено такое лицо.

Статья 8

Провозные платежи

Плата за проезд пассажиров и плата за перевозку багажа взимаются с пассажира за расстояние перевозки от станции отправления до станции назначения.

Статья 9

Возврат провозных платежей

1. В случае отказа от поездки до отправления поезда или изменения условий договора перевозки пассажир имеет право получить обратно соответствующую часть провозных платежей.

2. При возврате провозных платежей перевозчиком могут удерживаться с пассажира платы и сборы, связанные с возвратом, кроме случаев, когда изменение условий договора перевозки произошло по вине перевозчика.

Статья 10

Barn som passagerare

1. En passagerare har rätt att gratis medföra ett barn om barnet inte har fyllt sex år när resan började och inte behöver en separat plats.

2. Transportföretagen ska separat komma överens om avgifterna för transport av 6 - 17-åriga barn eller barn under 6 år som behöver en egen platsbiljett.

Artikel 11

Rätt till transport för personer med funktionshinder

1. Transportföretaget ska tillhandahålla funktionshindrade personer transporttjänster utan diskriminering och extra kostnader. Transportföretaget får inte vägra ingå ett transportavtal med en funktionshindrad person på grund av den begränsade rörelseförmågan, och inte heller kräva att en assistent reser med en sådan person, utom när det är absolut nödvändigt.

2. Transportföretaget ska se till att en person med funktionshinder vid behov får utan ersättning hjälp vid påstigning på tåget, under vistelsen i tåget eller vid avstigning från tåget.

Bistånd i tåget till en funktionshindrad person avser skäliga åtgärder som transportföretaget vidtar, med hjälp av vilka personen i fråga kan använda i tåget alla tjänster som transportföretaget tillhandahåller passagerare.

Artikel 12

Проезд детей

1. Пассажир имеет право провезти с собой бесплатно одного ребенка, если на момент начала поездки ребенку не исполнилось шесть лет и он не занимает отдельное место.

2. Порядок оплаты проезда детей в возрасте от шести до семнадцати лет либо детей до шести лет, занимающих отдельное место, устанавливается по согласованию между перевозчиками.

Статья 11

Права лиц с ограниченными возможностями передвижения

1. Перевозчик обязан оказывать лицам с ограниченными возможностями передвижения услуги по перевозке на недискриминационной основе и без взимания дополнительных плат. Перевозчик не вправе отказать лицу с ограниченными возможностями передвижения в заключении договора перевозки на основании ограниченных возможностей передвижения этого лица, а также не вправе требовать сопровождения такого лица, за исключением случаев безусловной необходимости.

2. Перевозчик обязан обеспечить при необходимости оказание бесплатной помощи лицу с ограниченными возможностями передвижения при посадке в поезд, непосредственно в поезде и высадке из поезда.

Оказание лицу с ограниченными возможностями передвижения помощи в поезде означает принятие перевозчиком разумных мер, направленных на предоставление указанному лицу возможности пользоваться в поезде всеми услугами, оказываемыми перевозчиком пассажирам.

Статья 12

Transport av handbagage och sällskapsdjur

1. En passagerare får medföra i tåget handbagage och sällskapsdjur, om inte detta är i strid med partsstaternas tull- eller andra myndighetsföreskrifter. Transportföretagen kommer överens om villkor för transport av handbagage och sällskapsdjur.

2. Sådana föremål får inte transporteras som handbagage som kan orsaka fara för eller skada på människors hälsa, miljön eller egendom.

3. Om transportföretaget har skäl att anta att passageraren inte har iakttagit transportvillkoren för handbagage, eller om han eller hon transporterar föremål som avses i punkt 2 vars transport är förbjuden, kan handbagaget granskas i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i närvaro av passageraren.

Artikel 13

Transport av resgods

1. Transportföretaget upptar resgods för transport endast om passageraren uppvisar en biljett.

2. Transportföretagen kommer överens om villkor för mottagande, transport och utlämnande av resgods.

3. Som resgods får inte transporteras

- brandfarliga, lättantändliga, självantändliga, explosionsfarliga, radioaktiva, frätande eller giftiga ämnen, eldvapen, skjutförnödenheter eller ämnen som kan orsaka skador för passagerare, resgods eller deras egendom,

- djur,
- lättfördärliga varor, eller
- ädelmetaller och föremål som producerats av dem, värdepapper, metall- och papperspengar, äkta pärlor, ädelstenar och andra värdeföremål samt konstföremål.

Перевозка ручной клади и домашних животных

1. Пассажир имеет право провозить при себе ручную кладь и домашних животных, если это не противоречит таможенным или другим административным правилам государств Сторон. Условия перевозки ручной клади и домашних животных устанавливаются перевозчиками.

2. Запрещается перевозка ручной клади, которая может представлять опасность или вред для здоровья людей, окружающей среды или сохранности имущества.

3. Если перевозчик имеет основание предполагать, что пассажиром не соблюдены установленные условия перевозки ручной клади либо перевозятся запрещенные к перевозке предметы, указанные в пункте 2 настоящей статьи, ручная кладь может быть проверена в соответствии с применяемым законодательством в присутствии пассажира.

Статья 13

Перевозка багажа

1. Перевозчик принимает багаж к перевозке только при предъявлении пассажиром проездного документа.

2. Условия приема, перевозки и выдачи багажа устанавливаются перевозчиками.

3. К перевозке багажом не допускаются:

- огнеопасные, легковоспламеняющиеся, самовозгорающиеся, взрывчатые, радиоактивные, едкие и отравляющие вещества, огнестрельное оружие, боевые припасы, а также вещества, которые могут причинить вред пассажирам, багажу или их имуществу;
- животные;
- скоропортящиеся продукты;
- драгоценные металлы и изделия из них, ценные бумаги, деньги металлические и бумажные, натуральный жемчуг, драгоценные камни и другие

4. En passagerare kan vid utlämnande av resgods för transport uppge dess värde. Värdet uppges i avgångslandets valuta. Transportföretagen kommer överens om förfarandet för uppgivande av värdet på resgods. Transportföretaget har rätt att kräva en tilläggsavgift för transport av sådant resgods för vilket värdet har uppgetts.

5. Resgodset utlämnas endast vid den på biljetten angivna bestämmelsestationen.

6. Resgods som inte har tagits emot inom den tidsfrist som bestämts av transportföretaget, anses ha blivit ohämtat. I fråga om sådant resgods följer förfarandet den tillämpliga lagstiftningen.

7. Om resgodset inte utlämnas till passageraren av orsaker som beror på transportföretaget inom 10 dygn efter utgången av leveransfristen, anses det vara förkommet.

Artikel 14

Leveransfristen för resgods

1. Leveransfristen för resgods fastställs för hela transportrutten i enlighet med villkor som transportföretagen kommit överens om sinsemellan.

2. Leveransfristen för resgods förlängs

1) med den tid som resan fördröjts av orsaker som inte beror på transportföretaget, eller

2) med den tid som behövs för inspektion av resgodset om det vid en inspektion har konstaterats att föremål eller djur har transporterats som resgods vilka det inte är tillåtet att transportera enligt artikel 13.3 i denna överenskommelse.

Artikel 15

драгоценности, предметы искусства.

4. При сдаче багажа пассажир может объявить его ценность. Ценность объявляется в валюте государства отправления. Порядок объявления ценности багажа устанавливается перевозчиками по взаимному согласованию.

Перевозчик может потребовать дополнительную плату за перевозку багажа с объявленной ценностью.

5. Багаж выдается только на станции назначения, указанной в перевозочном документе.

6. Багаж, не полученный в сроки, установленные перевозчиком, считается не востребовавшимся. Дальнейшее распоряжение таким багажом осуществляется в порядке, установленном применяемым законодательством.

7. При невыдаче пассажиру багажа по причинам, зависящим от перевозчика, в течение 10 суток с момента истечения срока доставки багаж считается утраченным.

Статья 14

Срок доставки багажа

1. Срок доставки багажа определяется на весь путь следования в порядке, установленном перевозчиками по взаимному согласованию.

2. Срок доставки багажа продлевается:

1) на время задержки в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика;

2) на время выполнения операций, связанных с проверкой багажа, если в результате проверки установлено, что в составе багажа имеются предметы и животные, не допускаемые к перевозке в соответствии с пунктом 3 статьи 13 настоящего Соглашения.

Статья 15

Allmänna bestämmelser om transportföretagets ansvar

1. Transportföretaget är ansvarigt gentemot passageraren i enlighet med denna överenskommelse.
2. Transportföretaget ansvarar för skada som förorsakats passagerarens liv eller hälsa från det ögonblick som passageraren stiger på tåget till det ögonblick som han eller hon stiger av tåget.
3. Transportföretaget ansvarar för skada som orsakas av att resgodis förkommer, delvis förkommer, skadas eller förfärs från det ögonblick då resgodset upptas för transport till det ögonblick då det utlämnas, samt för överskriden leveransfrist.
4. Transportföretaget ansvarar inte för att handbagage eller sällskapsdjur som transporteras som handbagage förkommer eller skadas, om de inte förkommer eller skadas av orsaker som beror på vållande hos transportföretaget eller dess personal eller hänför sig till en händelse som omfattas av strikt ansvar hos transportföretaget.

Artikel 16

Transportföretagets ansvar för skada på en passagerares liv eller hälsa

1. För skada på en passagerares liv eller hälsa under en transport ansvarar det transportföretag som utförde transporten när skadan inträffade.
2. Ersättning av skada på en passagerares liv eller hälsa under en transport betalas i enlighet med den stats tillämpliga lagstiftning på vars territorium skadan inträffade.
3. Transportföretaget befrias från ansvar om skadan på passagerarens liv eller hälsa berodde på
 - 1) omständigheter som transportföretaget inte kunde förhindra och vars avhjälpan inte berodde på företaget,

Общие положения, касающиеся ответственности перевозчика

1. Перевозчик несет ответственность перед пассажиром в соответствии с настоящим Соглашением.
2. Перевозчик несет ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при его перевозке, с момента посадки пассажира в поезд и до момента, когда пассажир покинул поезд.
3. Перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный в связи с утратой, недостачей, повреждением (порчей) багажа, с момента приема багажа к перевозке до момента его выдачи, а также за просрочку доставки багажа.
4. Перевозчик не несет ответственности за утрату или повреждение ручной клади или животных, перевозимых в качестве ручной клади, если их утрата или повреждение произошли не по вине перевозчика или его персонала или не были связаны с обстоятельствами, входящими в сферу строгой ответственности перевозчика.

Статья 16

Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира

1. Ответственность за вред, причиненный жизни или здоровью пассажира при перевозке, несет перевозчик, осуществлявший перевозку в момент причинения вреда.
2. Возмещение вреда, причиненного жизни или здоровью пассажира при перевозке, осуществляется в соответствии с применяемым законодательством государства, на территории которого причинен вред.
3. Перевозчик освобождается от ответственности, если вред жизни или здоровью пассажира причинен вследствие:
 - 1) обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) passagerarens åtgärder, eller
3) tredje parters åtgärder som transportföretaget inte kunde undvika eller vars följd det inte kunde undvika trots alla möjliga försiktighetsåtgärder.

Artikel 17

Ansvar för försenat eller inställt tåg

1. Om tåget ankommer försenat till den bestämelsestation som antecknats på passagerarens biljett har passageraren rätt att i ersättning få 25 procent av biljettpriset, om tåget är 60–119 minuter försenat eller 50 procent av biljettpriset, om tåget är 120 minuter försenat eller mer.

2. En passagerare saknar rätt till ersättning, om information om tågets försenade avgång hade getts innan biljetten anskaffades.

3. För inställd resa har passageraren rätt att få ersättning för hela biljettpriset eller alternativt rätt till en ersättande transport.

Artikel 18

Solidariskt ansvar hos transportföretagen för anspråk som härrör från transportavtal för resgods

1. Transportföretagen är solidariskt ansvariga för skada som orsakats av att resgods förkommit, delvis förkommit, skadats, förfarits eller av att leveransfristen överskridits.

2. Omfattningen av transportföretagets ansvar för att resgods förkommit, delvis förkommit, skadats, förfarits eller för att leveransfristen överskridits kan inte vara större summan av de ersättningar som transportföretaget ska betala när resgodset förkommit fullständigt.

2) действий пассажира;
3) действий третьих лиц, которых перевозчик, несмотря на применение всех возможных мер предосторожности, не смог избежать или последствия которых не смог предотвратить.

Статья 17

Ответственность за опоздание или отмену поезда

1. В случае опоздания поезда в пункт назначения пассажира, указанного в проездных документах, пассажир имеет право получить компенсацию в размере 25 процентов стоимости проездного документа за опоздание поезда от 60 минут до 119 минут и в размере 50 процентов стоимости проездного документа за опоздание поезда на 120 минут и более.

2. Пассажир не имеет права на компенсацию, если до приобретения проездных документов был проинформирован о задержке отправления поезда.

3. В случае отмены рейса пассажир имеет право на компенсацию в размере полной стоимости билета или перевозку альтернативным маршрутом

Статья 18

Солидарная ответственность перевозчиков по требованиям, вытекающим из договора перевозки багажа

1. Перевозчики несут солидарную ответственность за ущерб, причиненный в связи с утратой, недостаточей, повреждением (порчей) и просрочкой доставки багажа.

2. Предел ответственности перевозчика за утрату, недостачу, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа по совокупности требований не может превышать размера возмещения, подлежащего уплате перевозчиком при полной утрате багажа.

Artikel 19

Grunder för transportföretagets ansvarsfrihet när resgods förkommer, delvis förkommer, skadas, förfars eller när leveransfristen överskrids

Transportföretaget befrias från ansvar när resgods som upptagits för transport förkommer, delvis förkommer, skadas, förfars eller när leveransfristen överskrids, om detta beror på

1) omständigheter som transportföretaget inte kunde förhindra och vars avhjälpande inte berodde på företaget,

2) olämplig kvalitet på resgods, hölje eller förpackning eller särskilda naturliga eller fysiska egenskaper hos resgodset, höljet eller förpackningen som orsakade att de skadades eller förfars,

3) passagerarens fel,

4) tredje personers åtgärder som transportföretaget inte kunde undvika eller vars följder det inte kunde förhindra,

5) att passageraren uppgett oriktig, inexakt eller bristfällig resgodsbenämning eller om det bland resgodset fanns föremål vars transport är förbjuden,

6) att avsändaren vid utlämnandet av resgods för transport inte iakttog de villkor som transportföretaget fastställt, eller

7) att myndigheterna kontrollerat godset, stoppat det eller tagit det i beslag, av orsaker som inte beror på transportföretaget.

Artikel 20

Ersättningsbeloppet när resgods förkommit helt eller delvis

1. Transportföretaget ska ersätta passageraren den skada som orsakats av förlust eller partiell förlust av resgods. Ersättningsbeloppet för skada bestäms med utgångspunkten i det värde som har fastställts genom dokument eller på något annat sätt som föreskrivs i parternas tillämpliga lagstiftning.

Статья 19

Основания для освобождения перевозчика от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа

Перевозчик освобождается от ответственности за утрату, недостачу, повреждение (порчу) и просрочку доставки багажа, принятого к перевозке, если они произошли:

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) вследствие ненадлежащего качества багажа, тары и упаковки или вследствие особых естественных и физических свойств багажа, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

3) по вине пассажира;

4) вследствие действий третьих лиц, которые перевозчик не смог избежать или последствия которых не смог предотвратить;

5) вследствие указания пассажиром неправильного, неточного или неполного наименования багажа или нахождения в багаже запрещенных к перевозке предметов;

6) вследствие несоблюдения отправителем при сдаче багажа к перевозке условий, определяемых перевозчиком;

7) вследствие проверки, задержания, конфискации багажа органами государственной власти по причинам, не зависящим от перевозчика.

Статья 20

Размер возмещения при полной или частичной утрате багажа

1. Перевозчик обязан возместить пассажиру ущерб за утрату или недостачу багажа. Размер возмещаемого ущерба определяется исходя из цены, подтвержденной документами либо иными способами, предусмотренными применяемым законодательством

2. När sådant resgods förkommer eller delvis förkommer för vilket värdet har uppgetts, ersätter transportföretaget till passageraren det belopp som har uppgetts eller den andel av värdet som motsvarar den del av resgodset som förkommit.

3. Om värdet inte har uppgetts, bestäms beloppet på den skada som ersätts enligt det pris som enligt den tillämpliga lagstiftningen kan anses utgöra godsets värde, men dock högst 20 euro för varje kilogram av den bruttovikt som saknas.

4. Utöver de ersättningar som avses i punkt 1 och 2 ska de transportavgifter som betalats återbetalas. Skador som förorsakats passageraren, vilka inte beror på transportavtalet, ersätts inte.

Artikel 21

Ersättningsbeloppet när resgods skadas

1. Transportföretaget ska till passageraren som ersättning för skada på resgodset betala det belopp med vilket resgodsets värde minskade.

2. I fråga om skador på sådant resgods för vilket värdet har uppgetts ersätter transportföretaget det belopp med vilken resgodsets värde minskats på grund av att resgodset skadats. Detta belopp ska utgöra en del av det värde som uppgetts och proportionerligt motsvara minskningsprocenten.

3. Det ersättningsbelopp som avses i punkt 1 och 2 får inte överskrida

– i fråga om resgods som förkommit fullständigt den ersättning som fastställs enligt artikel 20, om allt resgods förlorade sitt värde som en följd av skadan, eller

– i fråga om förlust av den del av resgodset som förlorat sitt värde, den ersättning som fastställs enligt artikel 20, om endast en del av resgodset förlorade sitt värde som en följd av skadan.

государств Сторон.

2. При утрате или частичной утрате багажа, перевозимого с объявленной ценностью, перевозчик возмещает пассажиру сумму объявленной ценности или долю объявленной ценности, соответствующую недостающей части багажа.

3. Если стоимость не объявлена, размер возмещаемого ущерба определяется по цене, которая считается ценностью груза в соответствии с применяемым законодательством, но не более 20 евро за каждый недостающий килограмм массы брутто.

4. Кроме возмещений, предусмотренных пунктами 1 и 2 настоящей статьи, уплаченные провозные платежи подлежат возврату. Убытки пассажира, не вытекающие из договора перевозки, не подлежат возмещению.

Статья 21

Размер возмещения при повреждении багажа

1. Перевозчик должен возместить пассажиру ущерб за повреждение багажа в размере суммы, на которую понизилась стоимость багажа.

2. При повреждении багажа, перевозимого с объявленной ценностью, перевозчик возмещает сумму, которая должна составлять часть объявленной ценности, соответствующую в долевом отношении проценту понижения стоимости багажа, которое наступило в результате повреждения багажа.

3. Размер возмещения, предусмотренного пунктами 1 и 2 настоящей статьи, не должен превышать:

- размер возмещения за полную утрату багажа, определяемый в соответствии со статьей 20 настоящего Соглашения, если вследствие повреждения обесценен весь багаж;

- размер возмещения за утрату обесцененной части багажа, определяемый в соответствии со статьей 20 настоящего Соглашения, если вследствие повреждения обесценена только часть багажа.

Artikel 22

Ersättningsbeloppet när leveransfristen för resgods överskrids

1. Om transportföretaget inte har iakttagit den totala leveransfrist för resgods som uträknats i enlighet med artikel 14, ska transportföretaget betala ersättning för överskriden leveransfrist.

2. Ersättningsbeloppet för överskriden leveransfrist för resgods fastställs genom att som utgångspunkt hålla 5 procent av transportavgiften för varje dygn som resgodset försenas. Då ska hela ersättningen för överskriden leveransfrist inte överskrida 50 procent av resgodsets transportavgift.

3. När resgods förkommer delvis betalas ersättning för överskriden leveransfrist utifrån den del av resgodset som kommit fram.

Vid ersättning av skada som orsakats av att resgods fullständigt förkommit betalas inte någon ersättning för överskriden leveransfrist.

När resgods skadas hindrar inte betalning av ersättning för överskriden leveransfrist betalning av ersättning som avses i artikel 21.

Artikel 23

Passagerarens ansvar

1. En passagerare är skyldig att ersätta skada som han eller hon uppsåtligen eller av oaktsamhet har orsakat transportföretaget under transporten.

2. En passagerare befrias från ansvar om han eller hon visar att skadan orsakades av faktorer som inte beror på honom eller henne och vars följder han eller hon inte kunde förhindra, trots alla skäligen försiktighetsåtgärder som krävs av passageraren.

Статья 22

Размер возмещения за просрочку доставки багажа

1. Если перевозчиком не был соблюден общий срок доставки багажа, исчисленный в соответствии со статьей 14 настоящего Соглашения, перевозчик уплачивает возмещение за просрочку доставки.

2. Размер возмещения за просрочку доставки багажа рассчитывается исходя из 5 процентов платы за перевозку багажа за каждые сутки просрочки. При этом общий размер возмещения за просрочку не должен превышать 50 процентов платы за перевозку багажа.

3. При частичной утрате багажа возмещение за просрочку доставки подлежит уплате в размере, определенном исходя из доставленной части багажа. При возмещении ущерба за полную утрату багажа возмещение за просрочку доставки не выплачивается.

При повреждении багажа выплата возмещения за просрочку доставки не исключает выплаты возмещения, предусмотренного статьей 21 настоящего Соглашения.

Статья 23

Ответственность пассажира

1. Пассажир обязан возместить ущерб, причиненный им перевозчику умышленно или по неосторожности во время перевозки.

2. Пассажир освобождается от ответственности, если докажет, что ущерб был причинен в результате действия обстоятельств, которые не зависят от пассажира и последствия которых пассажир не мог предотвратить, несмотря на все принятые разумные меры предосторожности, требуемые от пассажира.

Artikel 24

Ersättningsanspråk

1. En passagerare har rätt att framställa ersättningsanspråk mot transportföretaget på basis av ett transportavtal för passagerare och/eller resgods.

Passagerarna ska framställa ersättningsanspråk som grundar sig på ett transportavtal till det transportföretag med vilket transportavtalet har ingåtts.

Behandlingen av ersättningsanspråk ska avtalas i överenskommelsen mellan transportföretagen.

2. Ersättningsanspråk ska framställas till transportföretaget inom nio månader med undantag för anspråk som avser överskriden leveransfrist för resgods, vilka ska framställas inom 30 dagar.

3. De tidsfrister som avses i punkt 2 beräknas

1) i fråga om anspråk som gäller återbetalning av transportavgifter från dagen för utlämning av biljetterna eller transporthandlingarna,

2) i fråga om ersättningsanspråk som gäller gods som skadats eller delvis förkommit samt i fråga om överskriden leveransfrist från dagen för utlämning av resgodset,

3) i fråga om ersättningsanspråk som gäller fullständigt förkommet resgods inom 10 dagar från att leveransfristen löpte ut och

4) i fråga om andra anspråk räknas tidsfristen från den tidpunkt då grunden för framställandet av anspråket uppstod.

4. Ersättningsanspråk kan framställas skriftligt i pappersform eller elektroniskt. Den som framställer ett ersättningsanspråk ska till anspråket foga de handlingar med vilka ersättningsanspråket motiveras. De handlingar som transportföretaget har utlämnat till passageraren fogas till ersättningsanspråket i original eller elektroniskt.

5. Transportföretaget ska inom 180 dagar från datumet för mottagande av ersättningsanspråket behandla det, avge ett svar till den som framställt ersättningsanspråket, samt när det godkänner anspråket helt eller delvis betala den som framställt ersättningsanspråket den ersättning som tillkommer denne.

Статья 24

Претензии

1. Право предъявления претензии к перевозчику, основанной на договоре перевозки пассажира и (или) багажа, принадлежит пассажиру.

Претензии, основанные на договоре перевозки пассажира, предъявляются пассажирами перевозчику, с которым был заключен договор перевозки.

Порядок рассмотрения претензий определяется перевозчиками по взаимному согласованию.

2. Претензия должна быть предъявлена перевозчику в течение 9 месяцев, за исключением претензий о просрочке доставки багажа, для предъявления которой установлен 30-дневный срок.

3. Указанные в пункте 2 настоящей статьи сроки исчисляются:

1) по требованиям о возврате провозных платежей - со дня выдачи проездных или перевозочных документов;

2) по требованиям о возмещении за повреждение или частичную утрату, а также за просрочку доставки багажа - со дня выдачи багажа;

3) по требованиям о возмещении за полную утрату багажа - по истечении 10 дней с даты окончания срока доставки;

4) по остальным требованиям - с даты наступления событий, послуживших основанием для предъявления претензии.

4. Претензии могут предъявляться в письменной форме в бумажном или электронном виде. Заявитель обязан приложить к претензии документы, обосновывающие претензию. Документы, выданные перевозчиком пассажиру, прилагаются к претензии в подлинниках или в электронном виде.

5. Перевозчик обязан в 180-дневный срок со дня получения претензии рассмотреть ее, ответить заявителю и при полном или частичном признании претензии уплатить заявителю причитающуюся сумму.

När transportföretaget delvis eller helt avslår ett ersättningsanspråk ska företaget skriftligen meddela den som framfört anspråket motiveringen till att ersättningsanspråket avslagits och samtidigt ska det återställa de handlingar som fogats till ersättningsanspråket.

Om ersättningsbeloppet för en biljett eller en resgodssändning understiger 5 procent av transportavgiften, betalas det inte.

6. Om ersättningsanspråket har upprättats i strid med bestämmelserna i punkt 5 ska transportföretaget återställa det till den som framställt ersättningsanspråket utan behandling senast 15 dagar efter det att anspråket kommit till transportföretaget samt ange orsaken till återställandet. I detta fall avbryts den tidsfrist som anges i punkt 2 för den tid som ersättningsanspråket varit hos transportföretaget.

Artikel 25

Talan som väcks av passagerare på grundval av ett transportavtal och domstolens behörighet

1. Talan som hänför sig till transport av resgods kan föras mot det transportföretag till vilket ersättningsanspråk hade framställts i enlighet med artikel 24.1 i denna överenskommelse endast i det fall att

1) transportföretaget inte har svarat på ersättningsanspråket inom den tidsfrist som fastställts för behandling av anspråket eller

2) transportföretaget meddelade den som framställde ersättningsanspråket medan behandlingstiden för ersättningsanspråket fortgick att anspråken förkastats helt eller delvis.

2. En passagerare som har rätt att framställa ett ersättningsanspråk på grundval av bestämmelserna i denna överenskommelse, har rätt att väcka talan på grundval av transportavtalet utan att framställa ett ersättningsanspråk till transportföretaget.

En passagerares rätt att väcka talan i fall där han eller hon inte framställer ett ersättningsanspråk mot transportföretaget börjar

При частичном или полном отклонении претензии перевозчик обязан в письменной форме сообщить заявителю основание отклонения претензии и одновременно возвратить документы, приложенные к претензии.

Претензия на сумму, не превышающую 5 процентов провозной платы по одному проездному документу или по одной отправке багажа, не подлежит удовлетворению.

6. Если претензия оформлена с нарушением предписаний пункта 5 настоящей статьи, то перевозчик обязан возвратить ее заявителю без рассмотрения в срок не позднее 15 дней со дня ее поступления перевозчику с указанием причины ее возврата. В этом случае течение сроков, указанных в пункте 2 настоящей статьи, приостанавливается на срок, в течение которого претензия находилась у перевозчика.

Статья 25

Иски пассажиров по договору перевозки. Подсудность

1. Иск, связанный с перевозкой багажа, может быть предъявлен в отношении того перевозчика, к которому была заявлена претензия в соответствии с пунктом 1 статьи 24 настоящего Соглашения, и только в том случае если:

1) перевозчик не дал ответ на претензию в срок, установленный на рассмотрение претензии;

2) в течение срока на рассмотрение претензии перевозчик уведомил заявителя о полном или частичном отклонении претензии.

2. Пассажир, имеющий право на основании предписаний настоящего Соглашения заявить претензию, имеет право предъявить иск, основанный на договоре перевозки пассажира, без предъявления претензии к перевозчику. Право предъявления пассажиром иска в случае непредъявления им претензии перевозчику возникает со дня

från och med den dag då de omständigheter uppstod om vilka passageraren har rätt att framställa ett ersättningsanspråk.

3. Talan som gäller ersättning av skada på en passagerares liv, hälsa eller egendom kan väckas i en behörig domstol endast i det land där det transportföretag, till vilket ett ersättningsanspråk framställts eller med vilket ett transportavtal har ingåtts, är registrerat.

Artikel 26

Tid för väckande av talan

1. Talan mot ett transportföretag som grundar sig på denna överenskommelse för skada på en passagerares liv eller hälsa ska väckas inom tre år från händelsen och i alla övriga fall inom ett år.

2. Den dag som tiden för väckande av talan började beaktas inte när tiden för väckande av talan beräknas.

3. Preskription av tidsfristerna för väckande av talan är en grund för förkastande av anspråken.

KAPITEL III

GODSTRANSPORT

Artikel 27

Allmänna bestämmelser

1. Bestämmelserna i denna del tillämpas på godstransport som sker med fraktsedel i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland. Gods transporteras utan omlastning på järnvägsgränsstationerna mellan alla sådana järnvägsstationer som öppnats för godstrafik.

2. Godset ska transporteras via den järnvägsgränsstation som avsändaren har antecknat i fraktsedeln.

наступления обстоятельств, по которым пассажир имеет право заявить претензию.

3. Иск о возмещении вреда, причиненного жизни, здоровью или имуществу пассажира, может быть предъявлен в надлежащем суде только в той стране, где зарегистрирован перевозчик, которому была предъявлена претензия или с которым был заключен договор перевозки.

Статья 26

Исковая давность

1. Иски к перевозчику на основании настоящего Соглашения в случаях причинения вреда жизни или здоровью пассажира предъявляются в течение 3 лет, а в остальных случаях – в течение 1 года с даты наступления события.

2. День начала исчисления исковой давности в срок не включается.

3. Пропуск сроков предъявления иска является основанием для отклонения требований.

РАЗДЕЛ III

ПЕРЕВОЗКА ГРУЗОВ

Статья 27

Общие положения

1. Положения настоящего раздела применяются к грузовым перевозкам, осуществляемым на основе накладных, применяемых в финляндско-российском прямом международном железнодорожном сообщении. Перевозки грузов осуществляются между всеми железнодорожными станциями, которые открыты для осуществления грузовых операций без перегрузки грузов на пограничных железнодорожных станциях.

2. Перевозки грузов должны осуществляться через пограничную железнодорожную станцию, указанную

Artikel 28

Transportavtal för gods

1. Transportföretaget ska i enlighet med transportavtalet mot betalning transportera det gods som avsändaren avlämnat för transport till bestämmelsestationen längs den rutt som avsändaren och transportföretaget kommit överens om samt överlämna godset till mottagaren.

2. Transportföretaget transporterar godset i enlighet med villkoren i denna överenskommelse om

1) transporten kan utföras med transportföretagets tillgängliga transportmedel,

2) avsändaren iakttar villkoren i denna överenskommelse,

3) transporten förhindras inte av omständigheter som transportföretaget inte kan förhindra och vars avhjälpande inte beror på transportföretaget och

4) järnvägsinfrastrukturförvaltarna och transportföretagen har kommit överens om transporterna på den transportrutt där överdimensionerat gods eller annat gods transporteras som specialtransporter.

3. Ett godstransportavtal avses ingåendet från det ögonblick som godset tas emot för transport. Ingåendet av ett godstransportavtal styrks med en fraktsedel.

4. Felaktig eller bristfällig information i fraktsedeln eller förlust av fraktsedeln av orsaker som beror på transportföretaget påverkar inte transportavtalet enligt denna överenskommelse eller dess giltighet.

5. Om godsets egenskaper eller skick eller de transportvillkor som avsändaren föreslagit inte har fastställts i denna överenskommelse, kan avsändaren, mottagaren och transportföretaget komma överens om specialvillkor för transport av sådant gods samt om ansvaret för transporten och hållbarheten.

отправителем в накладной.

Статья 28

Договор перевозки груза

1. В соответствии с договором перевозки перевозчик обязуется за плату перевезти вверенный ему отправителем груз до станции назначения по маршруту, согласованному отправителем и перевозчиком, и выдать его получателю.

2. Перевозчик осуществляет перевозки грузов на условиях настоящего Соглашения, если:

1) перевозка может производиться перевозочными средствами, которыми располагает перевозчик;

2) отправитель выполняет условия настоящего Соглашения;

3) осуществлению перевозки не препятствуют обстоятельства, которые перевозчик не может предотвратить и устранение которых от него не зависит;

4) перевозка негабаритных или других специфических грузов согласована управляющими железнодорожной инфраструктурой и перевозчиками по маршруту следования грузов.

3. Договор перевозки считается заключенным с момента приема груза к перевозке. Заключение договора перевозки груза подтверждается накладной.

4. Неверные или неточные данные, внесенные в накладную, а также утеря накладной перевозчиком не влияют ни на существование, ни на действительность договора перевозки груза, который регулируется условиями настоящего Соглашения.

5. В случаях если свойства груза или его состояние, либо предлагаемые отправителем условия перевозок не предусмотрены настоящим Соглашением, по согласованию между отправителем, получателем и перевозчиком могут устанавливаться особые условия перевозки такого груза и ответственность за его перевозку и сохранность.

Artikel 29

Gods som inte tas emot för transport

1. I direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland får inte transporteras

- 1) brevfrösendelser, penningfrösendelser och postpaket,
- 2) gods som på grund av sin storlek, vikt eller andra egenskaper inte går att transportera, fastän det endast skulle bero på de tekniska specialegenskaperna eller bärkraften av den rullande materielen och anläggningarna hos det ena transportföretaget och inte heller
- 3) föremål vars transport är förbjuden, fastän bara enligt den tillämpliga lagstiftningen av en av parterna.

2. Om det vid genomförandet av transportavtalet konstateras att sådant gods har avsänts som inte får transporteras, ska i fråga om det förfaras i enlighet med den partens tillämpliga lagstiftning inom vars territorium överträdelsen av bestämmelserna konstaterades.

Artikel 30

Fraktsedel

1. En fraktsedel ska innehålla följande anmärkningar:

- 1) avsändarens namn och postadress,
- 2) mottagarens namn och postadress,
- 3) uppgifter om transportföretaget,
- 4) avgångsstation,
- 5) bestämmelsestation,
- 6) järnvägsgränsstationerna,

7) varubenämningen enligt varunomenklaturen i avgångslandet, koden enligt systemet för harmoniserad varubeskrivning och kodifiering, förpackningssättet,

- 8) uppgifter om varuslag och varumängd,
- 9) vid transport av farligt gods uppgifter om godset i enlighet med överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och

Статья 29

Предметы, не допускаемые к перевозке

1. К перевозкам в прямом международном железнодорожном сообщении между Финляндской Республикой и Российской Федерацией не допускаются:

- 1) виды письменной корреспонденции, денежных переводов и почтовых посылок;
- 2) грузы, которые не могут быть перевезены по своему объему, массе или другим свойствам в силу технических особенностей или грузоподъемности подвижного состава или устройств хотя бы одного из перевозчиков;
- 3) предметы, перевозки которых запрещены применяемым законодательством государства хотя бы одной из Сторон.

2. Если во время выполнения договора перевозки будет обнаружено, что отправлены не допускаемые к перевозке грузы, то с ними поступают в соответствии с применяемым законодательством государства Стороны, на территории государства которой было установлено указанное нарушение.

Статья 30

Накладная

1. В накладной должны содержаться следующие сведения:

- 1) отправитель и его почтовый адрес;
- 2) получатель и его почтовый адрес;
- 3) сведения о перевозчике;
- 4) станция отправления;
- 5) станция назначения;
- 6) пограничные железнодорожные станции;

7) наименование груза, его код в соответствии с применяемой в стране отправления гармонизированной системой описания и кодирования товаров, род упаковки;

- 8) сведения о виде и массе груза;
- 9) при перевозках опасных грузов сведения о грузе в соответствии с Соглашением между Правительством

Ryska federationens regering om transport av farligt gods i direkt internationell järnvägstrafik mellan Finland och Ryssland, vilken ingicks den 25 juni 2013.

10) vagnnummer och uppgifter om den intermodala enheten,

11) datum för ingåendet av transportavtalet och

12) övriga uppgifter som behövs för genomförandet av transportavtalet, om vilka det ingår bestämmelser i överenskommelsen mellan de behöriga myndigheterna.

2. Parternas behöriga myndigheter kommer överens om formen för fraktsedeln och hur den ska fyllas i.

3. Transportavtalet kan ingås som en elektronisk fraktsedel. En elektronisk fraktsedel motsvarar en fraktsedel i pappersform och ska innehålla samma uppgifter som en sådan. Om tillämpning av elektroniska fraktsedlar avtalas genom överenskommelser mellan transportföretagen.

Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о перевозках опасных грузов в прямом международном железнодорожном сообщении 25 июня 2013 года;

10) номер вагона и сведения об интермодальной транспортной единице;

11) дата заключения договора перевозки;

12) другие сведения, необходимые для реализации договора перевозки, устанавливаемые соглашением между компетентными органами.

2. Формы накладных и порядок их заполнения устанавливаются компетентными органами Сторон.

3. Договор перевозки может быть оформлен электронной накладной. Электронная накладная выполняет функции бумажной накладной и должна содержать информацию, идентичную указываемой в бумажной накладной. Порядок применения электронной накладной определяется отдельными соглашениями между перевозчиками.

Artikel 31

Ansvar för uppgifterna i fraktsedeln

1. Avsändaren ansvarar för riktigheten av de uppgifter och tillkännagivanden som den antecknat i fraktsedeln i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den part från vars stats territorium godset avsändes.

2. Avsändaren ansvarar för alla konsekvenser av att dessa uppgifter och meddelanden har antecknats felaktigt, inaxakt eller bristfälligt, inbegripet förvanskning av de uppgifter i järnvägsfraktsedeln som avser varubenämningar, specialmärkning, godset och dess egenskaper, till följd av vilket godstransportens värde minskar eller det eventuellt uppstår omständigheter som påverkar trafik- eller driftssäkerheten. Om transportföretaget på begäran av avsändaren inför bestämmelser i fraktsedeln, anses denne handla på avsändarens vägnar, om inte något annat visas.

Статья 31

Ответственность за сведения, внесенные в накладную

1. Отправитель несет ответственность за правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной в порядке, предусмотренном применяемым законодательством Стороны, с территории государства которой отправлен груз.

2. Отправитель несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, в том числе, если в результате искажения в транспортной железнодорожной накладной наименования груза, особых отметок, сведений о грузе, о его свойствах снижается стоимость перевозки груза или возможно возникновение обстоятельств, влияющих на безопасность движения и эксплуатации. Если по просьбе отправителя перевозчик записывает в накладную указания, то считается, что он

3. Om transportföretaget innan transportavtalet ingås konstaterar felaktiga, inexakta eller bristfälliga uppgifter i fraktsedeln, ska avsändaren upprätta en ny fraktsedel.

Artikel 32

Dokument som ska fogas till fraktsedeln

1. Avsändaren ska till fraktsedeln foga de dokument som behövs för handhavandet av tull- och andra myndighetsformaliteter under transporten.

2. Transportföretaget är inte skyldigt att granska att de dokument som fogats är korrekta och adekvata. Avsändaren ansvarar gentemot transportföretaget för konsekvenserna av att dokument saknas eller att de uppgifter som antecknats i dokumenten är bristfälliga eller felaktiga. Transportföretaget ansvarar för konsekvenserna av att det har förlorat dokument som avsändaren har fogat till fraktsedeln och de dokument som uppräknats i fraktsedeln.

Artikel 33

Lastning och mottagning för transport av gods

1. Godset ska lastas, placeras och säkras i vagnarna och de intermodala enheterna i enlighet med de lastningsföreskrifter som parternas behöriga myndigheter godkännt.

2. Avsändaren ansvarar för lastning av godset och de intermodala enheterna i vagnarna och mottagaren ansvarar för deras lossning från vagnarna. Även transportföretaget kan ansvara för lastning av gods och intermodala enheter i vagnar och lossning av dem från vagnar för avsändarens eller mottagarens räkning i enlighet med en överenskommelse mellan dem, om inte något annat

действует от имени отправителя, если не будет доказано противоположное.

3. Если до заключения договора перевозки перевозчик обнаружит в накладной неправильные, неточные или неполные данные, то отправитель обязан составить новую накладную.

Статья 32

Документы, прилагаемые к накладной

1. Отправителем к накладной должны быть приложены документы, необходимые для выполнения таможенных и других административных формальностей во время перевозки.

2. Перевозчик не обязан проверять правильность и достаточность прилагаемых документов. Отправитель несет ответственность перед перевозчиком за последствия, возникшие в результате отсутствия документов, а также за недостаточность или недостоверность сведений, указанных в документах. Перевозчик несет ответственность за последствия утраты по его вине документов, приложенных отправителем к накладной и перечисленных в накладной.

Статья 33

Погрузка и прием груза к перевозке

1. Погрузка, размещение и крепление грузов в вагонах и интермодальных транспортных единицах осуществляется в соответствии с правилами погрузки и крепления, утверждаемыми компетентными органами Сторон.

2. Погрузка грузов и интермодальных транспортных единиц в вагоны обеспечивается отправителями, а выгрузка из них - получателями. Погрузка грузов и интермодальных транспортных единиц в вагоны, а также выгрузка из них может обеспечиваться также перевозчиками за счет отправителей или получателей с ее оплатой по

föreskrivs i parternas tillämpliga lagstiftning.

3. Gods som behöver ett hölje eller en förpackning för att skydda det från att helt eller delvis förkomma, förfaras och skadas vid transport ska överlämnas för transport med hölje eller i en förpackning som motsvarar godsets egenskaper och genom vilket det säkerställs att kraven gällande skydd av godset uppfylls helt.

Om det vid en yttre granskning kan konstateras att godsets hölje eller förpackning har skadats, kan transportföretaget vägra ta emot godset för transport.

Transportbolaget är skyldigt att utföra en yttre granskning av godsets hölje eller förpackning endast i sådana situationer där lastningen utförs med transportbolagets eller avsändarens redskap vid närvaro av en representant för transportbolaget.

4. Avsändaren ansvarar för skador som hänför sig till att avsändaren inte har iakttagit godsets lastningsbestämmelser, eller som förorsakas av att höljet eller förpackningen saknades eller var i dåligt skick.

Artikel 34

Sigill

1. Vagnarna förseglas antingen av transportföretaget eller av avsändaren, beroende på vilken av dem som har utfört lastningen av godset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i avsändningslandet. Containerar och andra intermodala enheter förseglas av avsändaren.

2. Vid försegling ska sådana sigill eller låsplomber användas som inte kan avlägsnas utan att de söndras.

3. Öppnande av vagnar och intermodala transportenheter för gräns-, tull- och andra myndighetsinspektioner sker i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Ett protokoll

согласованию между ними, если иное не предусмотрено применяемым законодательством государств Сторон.

3. Грузы, нуждающиеся в таре или упаковке для предохранения их от полной или частичной утраты, порчи и повреждения при перевозке, должны предъявляться к перевозке в таре или упаковке, соответствующей свойствам груза и полностью обеспечивающей выполнение требований, предъявляемых к сохранности груза.

В случае предъявления грузов в неисправной таре или упаковке, если это можно установить путем наружного осмотра, перевозчик может отказать в приеме грузов к перевозке.

Перевозчик обязан производить наружный осмотр тары или упаковки грузов только в тех случаях, когда погрузка производится средствами перевозчика или отправителя в присутствии представителя перевозчика.

4. Отправитель несет ответственность за ущерб, связанный с несоблюдением им правил погрузки и крепления грузов или возникший в связи с отсутствием или неудовлетворительным состоянием тары или упаковки.

Статья 34

Пломбы

1. Пломбирование вагонов осуществляется перевозчиком или отправителем (в зависимости от того, кто из них осуществил погрузку груза) в соответствии с применяемым законодательством государства отправления. Пломбирование контейнеров и других интермодальных транспортных единиц осуществляется отправителем.

2. Для пломбирования должны применяться пломбы или запорно-пломбировочные устройства, снятие которых невозможно без их повреждения.

3. Вскрытие вагонов и интермодальных транспортных единиц для проведения пограничного, таможенного и других видов государственного контроля

upprättas och en anteckning införs i fraktsedeln över öppnandet.

4. Sigill som fästs av partsstaternas tullmyndigheter eller av transportföretaget efter en myndighetsgranskning jämförs med avsändarens eller transportföretagets sigill.

осуществляется в соответствии с применяемым законодательством. О вскрытии оформляется акт вскрытия и в накладную вносятся соответствующие отметки о вскрытии.

4. Пломбирование, осуществленное таможенными органами государств Сторон или перевозчиком после осуществления государственного контроля, приравнивается к пломбированию, осуществленному отправителем или перевозчиком.

Artikel 35

Godstransport och uppgivande av värdet

Avsändaren har rätt att överlämna gods för transport genom att uppge dess värde. Värdet får inte överskrida godsets gängse värde, vilket fastställs på basis av leverantörens faktura. Om leverantörens faktura saknas, fastställs godsets värde enligt priset på motsvarande gods på avgångsorten.

Статья 35

Перевозка грузов с объявлением ценности

Отправитель вправе предъявить к перевозке груз с объявлением его ценности. Размер объявленной ценности не может превышать действительную стоимость груза, которая определяется на основании счета поставщика. Если счет поставщика отсутствует, то размер объявленной ценности определяется исходя из стоимости аналогичных товаров в месте отправления грузов.

Artikel 36

Ändring av transportavtalet

1. Både avsändaren och mottagaren har rätt att ändra transportavtalet en gång.

2. En anmälan om anvisning om ändring kan göras skriftligen eller elektroniskt om det mellan avsändaren eller mottagaren och transportföretaget har ingåtts en överenskommelse om utväxling av handlingar på elektronisk väg.

3. Avsändaren kan ändra transportavtalet på följande sätt:

- 1) ta tillbaka godset från avsändningsstationen,
- 2) byta bestämmelsestationen,
- 3) byta godsets mottagare,
- 4) återsända godset till avsändningsstationen eller
- 5) stoppa godset i transit och senare ge en

Статья 36

Изменение договора перевозки

1. Изменение договора перевозки может быть произведено один раз отправителем и один раз получателем.

2. Заявление об изменении может быть сделано в письменной форме или в электронном виде, если между перевозчиком и отправителем или получателем есть соглашение об электронном документообороте.

3. Отправитель может произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) принять груз обратно от станции отправления;
- 2) изменить станцию назначения;
- 3) изменить получателя груза;
- 4) вернуть груз на станцию отправления;
- 5) задержать груз в пути с последующим

kompletterande anvisning.

Avsändarens rätt att ändra transportavtalet upphör från det ögonblick när mottagaren har fått fraktsedeln eller godset har ankommit till den mottagande järnvägsgränsstationen i bestämmelselandet, om det där finns en skriftlig anvisning om ändring av avtalet från mottagaren.

4. Mottagaren kan ändra transportavtalet i bestämmelselandet efter att godset har ankommit till den mottagande järnvägsgränsstationen enligt följande:

- 1) byta bestämmelsestationen,
- 2) byta godsets mottagare eller
- 3) stoppa godset i transit och senare ge en kompletterande anvisning.

5. Om godset har ankommit till den mottagande järnvägsgränsstationen i bestämmelselandet eller om det redan har passerat denna station, kan transportavtalet ändras i bestämmelselandet i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen.

Om både avsändaren och mottagaren skickar anmälningar om ändringar, ska transportföretaget ändra transportavtalet utifrån den anmälan som kom först.

6. Transportavtalet får inte ändras så att det leder till att sändningen måste delas.

7. Avsändaren ansvarar inte för följder som orsakats av ändringar i transportavtalet på basis av mottagarens anvisning om ändring.

8. Transportföretaget har rätt att vägra ändra transportavtalet eller att avhålla sig från att genomföra ändringen endast om

- 1) transportföretaget inte på grund av force majeure eller en annan orsak som inte beror på transportföretaget kan genomföra den vid den tidpunkt som det får anmälan om anvisningen om ändring,
- 2) genomförandet kan orsaka störningar i järnvägstrafiken,
- 3) den är i strid med lagstiftningen i den

дополнительным распоряжением.

Право отправителя на изменение договора перевозки прекращается с момента получения накладной получателем или прибытия груза на входную пограничную железнодорожную станцию государства назначения, если на ней имеется письменное заявление получателя об изменении договора перевозки.

4. Получатель может в пределах государства назначения после прибытия груза на входную пограничную станцию произвести следующие изменения договора перевозки:

- 1) изменить станцию назначения;
- 2) изменить получателя груза;
- 3) задержать груз в пути с последующим дополнительным распоряжением.

5. В том случае, когда груз прибыл на входную железнодорожную пограничную станцию государства назначения или проследовал указанную станцию, изменение договора перевозки производится в соответствии с применяемым законодательством, действующим в государстве назначения.

При подаче заявлений об изменении договора перевозки и отправителем и получателем перевозчик производит изменение договора по тому заявлению, которое поступило первым.

6. Не допускается изменение договора перевозки, которое приводит к делению отправки.

7. Отправитель не отвечает за последствия, возникающие в результате изменения договора перевозки, произведенного на основании заявления получателя.

8. Перевозчик имеет право отказать в изменении договора перевозки или задержать осуществление этого изменения только в случаях, если:

- 1) это неосуществимо для перевозчика по непреодолеваемым препятствиям или другим не зависящим от него причинам в момент получения заявления;
- 2) это может нарушить эксплуатацию железной дороги;
- 3) это противоречит применяемому

part på vars territorium transporten sker eller

4) vid byte av bestämmelsestation godsets värde inte täcker alla beräknade transportkostnader för godset till den nya bestämmelsestationen, förutom ifall dessa kostnader betalas omedelbart eller en säkerhet ställs för betalningen.

9. Transportföretaget har rätt att kräva betalning för den ändring i transportavtalet som det gjort och ersättning för alla kostnader som orsakats av ändringen i transportavtalet.

10. Ändringen av transportavtalet ska godkännas av tullmyndigheterna i enlighet med den nationella lagstiftningen i tullmyndighetens stationeringsland.

законодательству государства Стороны, по территории которого осуществляется перевозка;

4) при изменении станции назначения стоимость груза не покрывает всех предполагаемых расходов по перевозке до новой станции назначения, кроме случаев, когда сумма этих расходов вносится немедленно или гарантируется ее оплата.

9. Перевозчик имеет право потребовать оплату за производимое им изменение договора перевозки и возмещение всех расходов, понесенных им в связи с изменением договора перевозки.

10. Согласование изменения договора перевозки с таможенным органом производится в соответствии с применяемым законодательством государства нахождения таможенного органа.

Artikel 37

Beräkning och betalning av transportavgifter

1. Om det inte bestäms något annat i en överenskommelse mellan transportföretaget och avsändaren, ska betalningen av transportavgifterna vara avsändarens skyldighet för transport som sker på avgångslandets och transiteringslandets territorium, och mottagarens skyldighet för transport som sker på bestämmelselandets territorium.

2. Skyldigheten att betala transportavgifterna kan överföras på en tredje part som ingått ett avtal med transportföretaget och som avsändaren har antecknat i fraktsedeln som betalare.

3. Transportavgifterna beräknas separat på vardera statens territorium.

4. Storleken på avgiften som ska betalas för transporten bestäms enligt den dag då transportavtalet ingicks.

5. Om transportavgifterna har beräknats oriktigt, ska den återstående delen betalas och överbetalt belopp återbetalas.

6. Om det framkommer att vagnen har lastats över dess maximala bärkraft, ska transportavgifterna beräknas för godsets överlast

Статья 37

Исчисление и порядок оплаты провозных платежей

1. Если соглашением между перевозчиком и отправителем не предусмотрено иное, внесение провозных платежей является обязанностью отправителя за перевозку по территории государства отправления и по территории транзитных государств и обязанностью получателя за перевозку по территории государства назначения.

2. Обязанности по оплате провозных платежей могут быть возложены на третье лицо, заключившее договор с перевозчиком и указанное в накладной отправителем в качестве плательщика.

3. Провозные платежи исчисляются отдельно по территории каждого государства.

4. Размер платы за перевозку грузов определяется на дату заключения договора перевозки.

5. В случае неправильного исчисления провозных платежей недобор подлежит уплате, а перебор – возврату.

6. При выявлении перегруза вагона сверх его максимальной грузоподъемности провозные платежи за

som en egen sändning för hela transportrutten.

7. Om det framkommer att inkorrekt godsbenämning antecknats i fraktsedeln, ska transportavgifterna för hela transportrutten beräknas enligt det gods som faktiskt har transporterats.

8. Om transportrutten har ändrats av skäl som inte beror på transportföretaget när det uppstått hinder vid godstransporten, ska transportavgifterna beräknas för den ändrade transportrutten.

9. Om mottagaren inte har tagit emot godset eller utnyttjat sina rättigheter och inte kommer för att ta emot godset, är det avsändarens skyldighet att betala transportavgifterna enligt transportavtalet i fråga.

Artikel 38

Granskning av godset

1. Transportföretaget har rätt att i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen granska om sändningen motsvarar de uppgifter som antecknats i fraktsedeln och om villkoren i transportavtalet iakttas.

2. Sändningen granskas på avsändningsstationen eller bestämmelsestationen vid närvaro av en representant för avsändaren eller mottagaren.

3. Sändningen kan också granskas under transporten för att säkerställa trafiksäkerheten och godsets hållbarhet.

4. Om det vid en granskning av en sändning på avsändningsstationen konstateras att sändningen inte motsvarar de uppgifter som antecknats i fraktsedeln, ska vagnen eller den intermodala enheten återsändas jämte gods och fraktsedel för att ändras, om det inte föreligger hinder för transporten enligt den tillämpliga lagstiftningen i avsändningslandet. De kostnader som orsakas av återsändningen betalas av avsändaren.

5. Myndigheter kan i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen granska sändningen

vesь путь следования излишка груза исчисляются как за самостоятельную отправку.

7. При выявлении неправильного указания наименования груза в накладной провозные платежи за весь путь следования исчисляются для действительно перевозимого груза.

8. Если при возникновении препятствий к перевозке груза был изменен путь следования груза по причинам, не зависящим от перевозчика, провозные платежи исчисляются за измененный путь следования.

9. Если получатель не принял груз и не воспользовался правами или не явился для получения груза, то уплатить провозные платежи по данному договору перевозки обязан отправитель.

Статья 38

Проверка груза

1. Перевозчик имеет право в соответствии с применяемым законодательством проверить, соответствует ли отправка сведениям, внесенным в накладную, и соблюдаются ли условия договора перевозки.

2. Проверка отправки проводится на станции отправления или на станции назначения в присутствии представителя отправителя или получателя.

3. Проверка отправки может также проводиться в пути следования в целях обеспечения безопасности движения и сохранности груза.

4. Если при проверке отправки на станции отправления установлено, что отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, то вагон или интермодальная транспортная единица с грузом возвращается отправителю вместе с накладной для переоформления, если отсутствуют препятствия перевозки в соответствии с применяемым законодательством государства отправления. Расходы, связанные с возвратом, возмещаются отправителем.

5. Проверка содержания груза может быть произведена в соответствии с

innehåll under transporten om det finns motiverad anledning att misstänka att sändningen orsakar fara för människors liv eller hälsa, miljön eller egendom, eller granskningen ska utföras för att säkerställa godsets hållbarhet..

6. Om det vid en granskning under transporten eller på bestämelsestationen konstateras att sändningen inte motsvarar uppgifterna i fraktsedeln, ska det transportföretag som utfört granskningen upprätta ett kommersiellt granskningsprotokoll.

Artikel 39

Leveransfrist för gods

1. Leveransfristen bestäms för godsets hela transportrutt.

2. Leveransfristen fastställs enligt följande:

- a) tid som reserverats för att ta emot godset för transport och utlämna det åt mottagaren – ett dygn
- b) transporttid i fråga om varje transportföretag som deltar i transporten för varje påbörjad 200 kilometers sträcka - ett dygn och
- c) den tid som hänför sig till utlämning av godset mellan transportföretagen – ett dygn.

Transporttiden kan ändras genom en överenskommelse mellan avsändaren och transportföretaget.

3. Oberoende av vad som bestäms i punkt 2, bestämmer transportföretaget leveransfristerna för överviktstransporter och överdimensionerade transporter samt för gods som transporteras med specialtåg försedda med separat lok.

4. Leveransfristen räknas från kl. 00:00 dagen efter den dag då godset tagits emot för transport.

Den tid som reserverats för att ta emot godset för transport och utlämna det åt mottagaren räknas bara en gång.

5. Leveransfristen förlängs med hela den försening som inträffat under transportsträckan av orsaker som inte beror på transportföretaget.

применяемым законодательством органами государственной власти в пути следования, если есть обоснованные причины считать, что груз представляет опасность для жизни и здоровья людей, окружающей среды или имущества, или если такая проверка необходима в целях обеспечения сохранности груза.

6. Если проверкой в пути следования или на станции назначения установлено, что отправка не соответствует сведениям, внесенным в накладную, то перевозчик, производивший проверку, должен составить коммерческий акт.

Статья 39

Срок доставки груза

1. Срок доставки определяется на весь путь следования груза.

2. Срок доставки устанавливается из следующих нормативов:

- a) срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, – 1 сутки;
- б) срок на перевозку грузов на каждые начатые 200 километров в части каждого перевозчика, участвующего в перевозке, - 1 сутки;
- в) срок, связанный с передачей грузов между перевозчиками, – 1 сутки.

Срок доставки может быть изменен по соглашению между отправителем и перевозчиком.

3. Независимо от положений пункта 2 настоящей статьи при перевозке тяжеловесных и негабаритных грузов и грузов, следующих в специальных поездах с отдельным локомотивом, сроки доставки устанавливаются перевозчиком.

4. Исчисление срока доставки начинается с 00 часов 00 минут дня, следующего за днем, в который груз принят к перевозке.

Срок, связанный с приемом к перевозке и выдачей получателю, входит в расчет только один раз.

5. В случае задержки груза в пути следования по причинам, не зависящим от перевозчика, срок доставки такого груза продлевается на все время задержки.

6. Transporten anses ha utförts inom utsatt tid om godset har ankommit till bestämelsestationen före utgången av leveransfristen och transportföretaget meddelar mottagaren om godsets ankomst och om möjligheten att utlämna godset i mottagarens besittning. Om den ordning i vilken godsets ankomst ska meddelas mottagaren bestäms i den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

Artikel 40

Utlämning av gods

1. När godset ankommit till bestämelsestationen ska transportföretaget utlämna fraktsedeln och godset till mottagaren.

2. Om godset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet har utlämnats i tullens eller annan myndighets besittning på yrkande av dem, anses godset som utlämnat till mottagaren.

3. Fraktsedeln och godset utlämnas efter det att mottagaren har betalat transportföretaget alla transportavgifter, om det inte bestäms något annat i ett avtal mellan mottagaren och transportföretaget. Mottagaren är skyldig att betala transportavgifterna för allt gods som finns antecknat i fraktsedeln, trots att en del av det i fraktsedeln antecknade godset skulle saknas.

4. Godset utlämnas i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

Artikel 41

Hinder för transport och utlämnande av gods

1. Ifall det har uppstått ett hinder för transport och utlämning av gods av orsaker som inte beror på transportföretaget, ska transportföretaget omedelbart begära anvisningar av avsändaren om fortsatta åtgärder i alla följande fall om

1) transportföretaget inte kan transportera godset genom att ändra den ursprungliga

6. Срок доставки считается выполненным, если груз прибыл на станцию назначения до истечения срока доставки и перевозчик уведомляет получателя о прибытии груза и возможности передачи груза в распоряжение получателя. Порядок уведомления получателя о прибытии груза определяется в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 40

Выдача груза

1. По прибытии груза на станцию назначения перевозчик обязан выдать накладную и груз получателю.

2. Если в соответствии с применяемым законодательством страны назначения, груз передан таможенному или другому государственному органу по их требованию, груз считается выданным получателю.

3. Выдача накладной и груза производится после уплаты получателем перевозчику всех причитающихся провозных платежей, если соглашением между получателем и перевозчиком не предусмотрено иное. Получатель обязан оплатить провозные платежи за весь груз, указанный в накладной, даже если часть указанного в накладной груза отсутствует.

4. Выдача груза производится в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 41

Препятствия к перевозке и выдаче груза

1. Если возникло препятствие к перевозке груза или к выдаче груза по причинам, не зависящим от перевозчика, то перевозчик должен немедленно запросить указание от отправителя груза о дальнейших действиях во всех следующих случаях:

1) если перевозчик не может произвести перевозку груза с изменением

transportrutten,

2) det inte är möjligt att fortsätta transporten av andra orsaker som inte beror på transportföretaget,

3) transportföretaget inte kan utlämna godset till mottagaren av orsaker som inte beror på företaget eller

4) mottagaren inte har kommit för att ta emot godset.

I alla andra fall när hinder för transport och utlämning uppstår av orsaker som inte beror på transportföretaget beslutar transportföretaget om anvisningar ska begäras av avsändaren eller om godset ska transporterats till bestämelsestationen genom att ändra den ursprungliga transportrutten.

2. Om inga anvisningar fås av avsändaren inom åtta dygn från det att sådana har begärts av denne, eller om sådana anvisningar fås av avsändaren som inte kan genomföras genom skäligen åtgärder, har transportföretaget rätt att förfara med godset i enlighet med den stats lagstiftning på vars territorium hindret för transporten eller utlämningen av godset uppstod eller återsända godset till dess avsändare efter att ha kommit överens om saken med tullmyndigheterna i staten i fråga. Den tidsfrist som avses i denna punkt är fyra dygn för gods som förfars snabbt.

3. Transportföretaget har rätt att bestämma över godset utan att iaktta de leveransfrister som bestäms i punkt 2 om omedelbara åtgärder är nödvändiga på grund av godsets skick.

4. Om godset har sålts, ska det belopp som influtit av försäljningen med avdrag för de avgifter som ska betalas till transportföretaget ges till avsändaren i enlighet med ersättningsanspråksförfarandet. Om det belopp som influtit av försäljningen av godset inte täcker de kostnader som orsakas av godset ska avsändaren betala skillnaden.

5. Om avsändaren i fraktsedeln har gett anvisningar om förfarandet i fråga om godset i fall av transport- eller utlämningshinder, ska transportföretaget förfara med godset i enlig-

pervоначального пути следования;

2) если продолжение перевозки невозможно по другим причинам, не зависящим от перевозчика;

3) если перевозчик по не зависящим от него причинам не может выдать груз получателю;

4) получатель не явился для получения груза.

Во всех остальных случаях при возникновении препятствий к перевозке или выдаче груза по причинам, не зависящим от перевозчика, он решает, запросить ли указание отправителя или произвести перевозку груза до станции назначения с изменением первоначального пути следования.

2. Если в течение восьми суток после запроса отправителя не поступают указания или поступают указания отправителя о действиях с грузом, которые невозможно выполнить путем принятия разумных мер, перевозчик вправе распорядиться грузом в соответствии с законодательством того государства, на территории которого произошло препятствие к перевозке или выдаче груза, или доставить его обратно отправителю груза, согласовав это с таможенными органами данного государства. В отношении скоропортящихся грузов время поступления указаний, предусмотренное настоящим пунктом, составляет четверо суток.

3. Перевозчик имеет право распорядиться грузом без соблюдения установленных в пункте 2 настоящей статьи сроков, если состояние груза требует осуществления неотложных мероприятий.

4. Если груз был реализован, то вырученная от реализации сумма, за вычетом платежей, причитающихся перевозчику, выдается в претензионном порядке отправителю. Если вырученная сумма не покрывает начисленных на груз платежей, то отправитель выплачивает разницу.

5. Если отправитель в накладной дал указания о том, как поступить с грузом в случае возникновения препятствий к перевозке и выдаче груза, то перевозчик

het med avsändarens anvisningar. Om det inte går att genomföra anvisningarna, ska transportföretaget förfara i enlighet med bestämmelserna i punkt 1 – 3.

6. Om hindren för transport och utlämning av godset föranleddes av orsaker som inte beror på transportföretaget, ska den som har rätt att disponera över godset ersätta transportföretaget alla de kostnader som företaget orsakats av hindren för transport och utlämning.

Artikel 42

Kvarhållande av gods

1. Transportföretaget har rätt att som säkerhet för alla avgifter som härrör från transportavtalet eller som tas ut på grund av denna överenskommelse kvarhålla en godssändning som transporteras på grundval av transportavtalet i fråga. Denna rätt ska gälla så länge som godset är i transportföretagets besittning.

2. Kvarhållandet sker i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelseländet.

Artikel 43

Gods som förkommit

1. Om godset inte har utlämnats till mottagaren efter utgången av tidsfristen för gods-transport, har avsändaren eller mottagaren rätt att sända transportföretaget en anmälan om sökning av godset. En anmälan om gods-sökning utgör inte ett ersättningsanspråk om gods som förkommit. Godset anses som förkommet om det inte har utlämnats till mottagaren på dennes yrkande inom 30 dygn räknat från utgången av leveransfristen.

2. Om godset har ankommit till bestäm-
mestationen inom 30 dygn efter utgången av leveransfristen, ska transportföretaget meddela mottagaren om detta. Efter att ha fått en anmälan om att godset kommit till rätta kan mottagaren inom 30 dygn kräva att godset

postupat с грузом согласно указаниям отправителя. Если выполнение этих указаний невозможно, перевозчик руководствуется предписаниями пунктов 1 - 3 настоящей статьи.

6. Если препятствия к перевозке груза или его выдаче возникли по причинам, не зависящим от перевозчика, то лицо, имеющее право распоряжаться грузом, должно возместить перевозчику все расходы, понесенные им в связи с препятствием к перевозке или выдаче груза.

Статья 42

Удержание груза

1. В обеспечение всех платежей, вытекающих из договора перевозки или взимаемых на основе настоящего Соглашения, перевозчик вправе удерживать груз, перевозимый по данному договору перевозки. Это право остается в силе до тех пор, пока груз находится в ведении перевозчика.

2. Удержание осуществляется в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 43

Утрата груза

1. Если по истечении срока доставки груза он не выдан получателю, то отправитель или получатель имеет право подать перевозчику заявление о розыске груза. Заявление о розыске груза не является предъявлением претензии за утраченный груз. Груз считается утраченным, если он не выдан получателю по его требованию в течение 30 суток со дня истечения срока доставки.

2. Если груз прибыл на станцию назначения по истечении 30 дней после истечения срока доставки, то перевозчик должен поставить об этом в известность получателя. В течение 30 суток после получения извещения о том, что груз

ska utlämnas till honom eller henne på någon av de stationer som finns längs transportrutten.

Mottagaren ska endast betala transportavgiften från den ursprungliga avsändningsstationen till den station där godset utlämnas och återbetala det ersättningsbelopp som han eller hon har fått, med avdrag för sådan transportavgift som eventuellt inkluderats i ersättning. Mottagaren kan dock framställa ett ersättningsanspråk för överskriden leveransfrist.

3. Om ett i punkt 2 angivet utlämningsanspråk inte har framställts eller om det förkomna godset kommer till rätta över ett år efter att skadeståndet betalades, har transportföretaget rätt att disponera över godset i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i bestämmelselandet.

Artikel 44

Fastställande av gods som delvis förkommit, skadats eller förfarits

1. Om transportföretaget konstaterar eller antar, eller den som har rätt att disponera över godset påstår att godset delvis har förkommit, att det skadats eller förfarits, ska transportföretaget granska dess skick och vid behov också dess vikt och utan dröjsmål upprätta ett kommersiellt granskningsprotokoll i vilket godsets skick ska antecknas samt orsakerna till att godset skadats, förfarits eller delvis förkommit och omfattningen härav. Den som har rätt att disponera över godset ska beredas möjlighet att vara närvarande vid granskningen.

2. Om den som har rätt att disponera över godset ber att få ett exemplar av det kommersiella granskningsprotokollet, ska detta ges avgiftsfritt.

3. Den som har rätt att disponera över godset kan vägra ta emot godset tills en observerad skada, förskämning eller partiell förlust av godset har konstaterats genom ett kommersiellt granskningsprotokoll.

найден, получатель может потребовать, чтобы груз был выдан ему на одной из станций пути следования.

При этом получатель должен уплатить только провозную плату от первоначальной станции отправления до станции выдачи груза и вернуть полученную им сумму возмещения за вычетом провозной платы, которая возможно была включена в эту сумму. В этом случае за получателем сохраняется право предъявления претензии на возмещение за просрочку доставки груза.

3. Если упомянутое в пункте 2 настоящей статьи заявление о выдаче груза не было подано или груз был найден по истечении одного года после выплаты суммы возмещения, перевозчик вправе распорядиться грузом в соответствии с применяемым законодательством государства назначения.

Статья 44

Определение недостачи, повреждения (порчи) груза

1. Если перевозчик обнаружил или предполагает недостачу, повреждение (порчу) груза или если это утверждает лицо, имеющее право распоряжения грузом, то перевозчик обязан произвести проверку состояния груза (а при необходимости - и его массы) и без задержки составить коммерческий акт, в котором должно быть зафиксировано его состояние и указаны причины и размер повреждения (порчи) или недостачи груза. Для лица, имеющего право распоряжения грузом, должна быть обеспечена возможность присутствовать при проверке.

2. По просьбе лица, имеющего право распоряжения грузом, один экземпляр коммерческого акта выдается ему бесплатно.

3. Лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться от получения груза до тех пор, пока не будут удостоверены коммерческим актом обнаруженные повреждение (порча) или недостача груза.

4. Om transportföretaget inte upprättar ett kommersiellt granskningsprotokoll, kan den som har rätt att disponera över godset vägra ta emot godset, trots att han eller hon skulle ha tagit emot fraktsedeln och betalat transportavgifterna.

5. Om den som har rätt att disponera över godset inte godkänner vad som anges i det kommersiella granskningsprotokollet eller om transportföretaget har vägrat upprätta ett kommersiellt granskningsprotokoll i samband med utlämningen av godset, har den som har rätt att disponera över godset rätt att kräva att godsets skick och vikt granskas samt att orsakerna till att godset skadats, förfärts eller delvis förkommit och omfattningen av dessa konstatera genom att anlita sakkunniga.

Artikel 45

Solidariskt ansvar hos transportföretagen

1. Transportföretagen är solidariskt ansvariga gentemot avsändaren eller mottagaren för vederbörligt genomförande av transportavtalet i enlighet med denna överenskommelse.

2. Vid mottagande för transport av gods och fraktsedlar blir transportföretaget delaktigt i transportavtalet och förbinder sig till de skyldigheter som följer av avtalet.

3. Transportföretaget ansvarar för vederbörligt fullgörande av sina skyldigheter enligt transportavtalet ända tills godset har utlämnats till mottagaren.

Artikel 46

Allmänna bestämmelser om transportföretagets ansvar och grunderna för transportföretagets ansvarsfrihet

1. Transportföretaget ansvarar i enlighet med denna överenskommelse för skada som orsakas av att leveransfristen överskrids och att godset helt eller delvis förkommer eller att det skadas från det att godset upptas för transport till dess att det utlämnas till motta-

4. В случае если перевозчик не составит коммерческий акт, то лицо, имеющее право распоряжения грузом, может отказаться принять груз, даже если им принята накладная и уплачены провозные платежи.

5. Если лицо, имеющее право распоряжения грузом, не признает факты, установленные в коммерческом акте, или если перевозчик отказывается составить коммерческий акт при выдаче груза, данное лицо вправе потребовать проверки состояния и массы, а также установления причин и размеров повреждения (порчи) или недостачи груза путем проведения экспертизы.

Статья 45

Солидарная ответственность перевозчиков

1. Перевозчики несут солидарную ответственность перед отправителем или получателем за надлежащее исполнение договора перевозки в порядке и пределах, установленных настоящим Соглашением.

2. Перевозчик, принимая к перевозке груз вместе с накладной, вступает в этот договор перевозки и принимает на себя возникающие по нему обязательства.

3. Перевозчики несут ответственность за надлежащее исполнение своих обязательств по договору перевозки груза до момента выдачи груза получателю.

Статья 46

Общие положения об ответственности перевозчика и основания для освобождения перевозчика от ответственности

1. В соответствии с настоящим Соглашением перевозчик несет ответственность за ущерб, причиненный вследствие просрочки доставки груза, полной утраты, недостачи или повреждения груза с момента приема

garen.

2. Transportföretaget befrias från ansvar för underlåtenhet att uppfylla sina skyldigheter enligt godstransportavtalet eller för oegentligt uppfyllande av dem, om denna underlåtenhet eller det oegentliga uppfyllandet berodde på

1) orsaker som transportföretaget inte kunde förhindra och vars avhjälpande inte berodde på företaget,

2) avsändaren eller mottagaren eller andra personer med rätt att disponera över godset,

3) fördröjd leverans av godset som berodde på krav från den andra partens myndigheter av skäl som inte berodde på transportföretaget.

3. Transportföretaget ansvarar inte heller för

1) godsets bristande vikt, ifall antalet kollin är det rätta och höljet är helt och inte heller för bristande vikt i fråga om gods som transporteras utan hölje, om det inte har yttre märken på intrång i godset och antalet kollin är det rätta.

2) för lösa delar eller reservdelar som saknas, om de varit i plomberade bilar, traktorer eller andra självgående maskiner, intermodala enheter, ifall de sigill avsändaren satt på godset var obrutna när de utlämnades till mottagaren,

3) gods som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfars på grund av orsaker som hänför sig till lastning eller lossning, om avsändaren eller mottagaren har utfört lastningen eller lossningen,

4) gods som upptagits för transport i öppen vagn och som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfars, om avsändaren till skydd för godset har använt metoder som tillåts för sådan transport enligt lagstiftningen i avgångslandet och om godset anlände i en oskadd vagn utan att det omlastats under resan och de saknar märken som skulle vittna om att godset skadats under transporten,

5) gods som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfars, om detta beror på att för-

gruza k перевозке до момента выдачи груза получателю.

2. Перевозчик освобождается от ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение своих обязательств по договору перевозки груза, если такое неисполнение или ненадлежащее исполнение произошло:

1) вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело;

2) по вине отправителя, получателя либо иного лица, имеющего право распоряжения грузом;

3) в случае задержки груза по требованию органов государственной власти одной из Сторон по причинам, не зависящим от перевозчика.

3. Кроме того, перевозчик не несет ответственности:

1) за недостатку массы груза при полном количестве мест и исправной таре либо при полном количестве мест, если груз перевозился без тары, при отсутствии внешних признаков доступа к грузу;

2) за недостатку съемных и запасных частей, находящихся в опломбированных автомобилях, тракторах и других самоходных машинах, интермодальных транспортных единицах, если они выданы получателю за исправными пломбами отправителя;

3) за недостатку, утрату, повреждение (порчу) груза, которые произошли вследствие погрузки или выгрузки груза, если погрузка или выгрузка обеспечивалась отправителем или получателем;

4) за недостатку, утрату, повреждение (порчу) груза, принятого к перевозке на открытом подвижном составе, в том числе в случае, если отправителем используются средства для укрытия груза, допускаемого к такой перевозке законодательством, действующим в государстве отправления, если груз прибыл в исправном вагоне без перегрузки в пути и не имеется признаков, которые свидетельствовали бы о несохранности груза во время перевозки;

5) за недостатку, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли

packningen för gods som ska förpackas saknas eller är i dåligt skick, vilket inte skulle ha kunnat konstateras i samband med en extern inspektion när godset upptogs för transport, eller godset har skadats eller förfarits på grund av godsets, höljets eller förpackningens naturliga och fysiska specialegenskaper,

6) gods som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfärs i mängder enligt godsets naturliga minskningsmån som fastställs i artikel 48.

7) gods som delvis förekommer, förekommer, skadas eller förfärs för att avsändaren lämnat gods för transport med felaktiga, inexakta eller bristfälliga benämningar,

8) gods som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfärs, om detta sker vid transport av gods på grundval av specialvillkor och ansvarsbefrielsen har beaktats i dessa specialvillkor,

9) gods som delvis förkommer, förkommer, skadas eller förfars, om detta sker vid transport av gods som åtföljs av avsändarens eller mottagarnas ledsagare eller

10) gods som delvis förekommer, förekommer, skadas eller förfärs därför att avsändaren har lastat godset i en vagn eller intermodal enhet som inte är lämpad för godset i fråga.

Artikel 47

Bevisbörda

1. För att bli befriad från ansvar är transportföretaget skyldigt att bevisa att gods förkommit, delvis förkommit, skadats eller förfarits på grund av omständigheter som avses i artikel 46.2 i överenskommelsen.

2. Om det konstateras att gods delvis förkommit, förkommit, skadats eller förfarits av orsaker som avses i artikel 46.3, betraktas det att godset delvis förkommit, förkommit, skadats eller förfarits som en följd av dessa om-

вследствие отсутствия упаковки для грузов, которые должны быть упакованы, или ее неудовлетворительного состояния, которое не могло быть замечено при наружном осмотре при приеме груза к перевозке, а также вследствие особых естественных и физических свойств груза, тары и упаковки, вызвавших их повреждение (порчу);

6) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза в пределах норм естественной убыли грузов, определяемой в соответствии со статьей 48 настоящего Соглашения;

7) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель сдал к перевозке груз под неправильным, неточным или неполным наименованием:

8) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза на особых условиях и освобождение от ответственности было предусмотрено этими особыми условиями;

9) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли при перевозке груза с проводниками отправителя или получателя;

10) за недостачу, утрату, повреждение (порчу) груза, если они произошли вследствие того, что отправитель произвел погрузку груза в непригодный для перевозки данного груза вагон или интермодальную транспортную единицу.

Статья 47

Бремя доказывания

1. Бремя доказывания того, что утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пункте 2 статьи 46 настоящего Соглашения, возлагается на перевозчика.

2. Если будет установлено, что утрата, недостача, повреждение (порча) груза произошли вследствие обстоятельств, изложенных в пункте 3 статьи 46 настоящего Соглашения, то считается, что

ständigheter, om inte avsändaren eller mottagaren visar något annat.

утрата, недостача или повреждение (порча) груза произошли вследствие этих обстоятельств, если отправитель или получатель не докажет иного.

Artikel 48

Статья 48

Ansvarsbegränsningar vid godsets bristande vikt

Ограничение ответственности при недостаче массы груза

1. När det gäller sådant gods som på grund av sina speciella egenskaper har en benägenhet till viktförlust under transport ansvarar transportföretaget endast för den del av viktförlusten som överskrider nedan uppräknade minskningsmåner i procent:

1. В отношении груза, который по своим особым свойствам подвержен естественной убыли в массе при перевозке, перевозчик ответствен лишь за ту часть недостачи массы, которая превышает нижеследующие нормы в процентах:

1) 2 procent av vikten för flytande ämnen eller för gods som har lämnats in för befördran obehandlade (färska) eller i fuktigt tillstånd,

1) два процента от массы жидких или сданных в необработанном (свежем) или сыром состоянии грузов;

2) 1 procent av vikten för torrt gods.

2) один процент от массы сухих грузов.

2. Punkt 1 tillämpas inte om godsets avsändare eller mottagare visar att minskningen i godsets vikt har orsakats av skäl som beror på transportföretaget.

2. Положения пункта 1 настоящей статьи не применяются, если отправителем или получателем груза будет доказано, что уменьшение массы груза произошло по причинам, зависящим от перевозчика.

3. Om flera kollin transporteras på samma fraktsedel beräknas viktens minskningsmån separat för varje kolli, ifall kollinas vikt har antecknats separat på fraktsedeln eller kollinas vikt kan fastställas på något annat sätt.

3. Если по одной накладной перевозятся несколько мест груза, то убыль исчисляется для каждого места, если его масса была отдельно указана в накладной или может быть установлена иным способом.

4. Om godset har förkommit fullständigt eller om enskilda kollin fattas, tillämpas inte punkt 1 vid beräkningen av skadeståndet.

4. В случае полной утраты груза или недостачи нескольких мест при расчете возмещения не применяются положения пункта 1 настоящей статьи.

Artikel 49

Статья 49

Skadepresumtion vid ny avlämning för transport

Предположение об утрате при переотправлении

Om det efter en ändring av transportavtalet vid transport av gods från en tredjestat konstateras att godset delvis förkommit, skadats eller förfarits, presumeras detta ha skett under det senaste transportavtalet, om sändningen har avlämnats för ny transport sådant det var vid ankomsten till den plats där det

Если при перевозке грузов из третьего государства после переоформления договора перевозки установлены недостача, повреждения или порча груза, предполагается, что такие недостача, повреждение или порча произошли во время действия последнего договора

avlämnades för ny transport.

перевозки, если отправка была переотправлена в том неизменном состоянии, в каком она прибыла в место переотправки.

Artikel 50

Статья 50

Ersättningsbeloppet när gods förkommit helt eller delvis

Размер возмещения при утрате или недостаче груза

1. Den ersättning som betalas för gods som förkommit helt eller delvis får inte överskrida det gängse värdet för det gods som förkommit helt eller delvis.

1. Размер возмещения за утрату или недостачу груза не может превышать действительную стоимость утраченного или недостающего груза.

2. Det gängse värdet på gods som helt eller delvis förkommit fastställs enligt det pris som anges i varuleverantörens faktura.

2. Действительная стоимость утраченного или недостающего груза определяется по цене, указанной в счете поставщика.

3. Om det gängse värdet på gods som helt eller delvis förkommit inte kan fastställas utifrån varuleverantörens faktura, fastställs värdet med utgångspunkten i det pris som tas ut för motsvarande gods på avgångsorten.

3. Если действительная стоимость утраченного или недостающего груза не может быть определена на основании счета поставщика, она определяется исходя из стоимости, которая взимается за аналогичные товары в месте отправления грузов.

4. Om värdet på gods som helt eller delvis förkommit inte kan fastställas på det sätt som anges ovan, fastställs värdet utifrån ett expertutlåtande.

4. Если стоимость утраченного или недостающего груза не может быть определена в вышеупомянутом порядке, она определяется путем проведения экспертизы.

5. Om värdet på gods som helt eller delvis förkommit i de handlingar som utgör grunden för ersättningsbeloppet inte har angetts i den stats valuta där ersättningsanspråket framställs, ska valutan omvandlas enligt kursen för betalningsdagen till den stats valuta där betalningen enligt ersättningsanspråket ska erläggas.

5. Если в документах, являющихся основанием для исчисления суммы возмещения, стоимость утраченного или недостающего груза не выражена в валюте государства, где заявлена претензия, то пересчет из одной валюты в другую должен быть произведен по курсу дня и государства, где должен быть произведен платеж по претензии.

6. Dessutom ersätts de transportavgifter som betalats transportföretaget för det gods eller den del av godset som förkommit, om de inte ingår i godsets pris. Tullavgifter och andra avgifter som hänför sig till transporten ersätts i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen. Transportföretaget ersätter inte sådana kostnader och förluster hos avsändaren eller mottagaren som inte har orsakats av transportavtalet.

6. Кроме этого, подлежат возмещению провозные платежи по перевозке утраченного груза или утраченной его части, если они не включены в цену груза и были уже оплачены перевозчику. Таможенные и прочие платежи, связанные с перевозкой, подлежат возмещению в соответствии с применяемым законодательством. Перевозчик не возмещает расходы и убытки отправителя или получателя, не вытекающие из договора перевозки.

Artikel 51

*Ersättningsbeloppet när gods skadats eller
förfarits*

1. Om godset har skadats, ska transportföretaget till den som har rätt att disponera över godset ersätta beloppet för godsets värde-minskning, men inte andra skador.

Godsets värde fastställs i enlighet med artikel 50.

2. Ersättningen får dock inte överskrida det belopp

1) som ersätts när en godssändning har förkommit helt och hållet, om hela sändningens värde har minskat på grund av skadan eller

2) som ersätts när en del av en godssändning har förkommit, om endast en del av sändningens värde har minskat på grund av skadan.

Artikel 52

*Ersättningsbeloppet när leveransfristen för
gods överskrids*

1. Transportföretagets ansvar för överskriden leveransfrist uppstår endast när godsets hela leveransfrist överskrids.

2. Transportföretaget ansvarar för leverans av godset i enlighet med de leveransfrister som fastställs i artikel 39. Transportföretaget ska betala ersättning till mottagaren för överskriden leveransfrist enligt följande:

– 6 % av transportavgiften om förseningen är högst 1/10 av hela leveransfristen,

– 12 % av transportavgiften om förseningen är över 1/10, men högst 2/10 av hela leveransfristen,

– 18 % av transportavgiften om förseningen är över 2/10, men högst 3/10 av hela leveransfristen,

Статья 51

*Размер возмещения при повреждении
(порче) груза*

1. В случае повреждения груза перевозчик должен возместить лицу, имеющему право распоряжения им, такую сумму, на которую понизилась стоимость груза, без возмещения других убытков.

Определение стоимости груза производится в порядке, предусмотренном статьей 50 настоящего Соглашения.

2. При этом размер возмещения не должен превышать:

1) размер возмещения за утрату груза, если вследствие повреждения понижена стоимость всей отправки груза;

2) размер возмещения за недостачу груза, если вследствие повреждения понижена стоимость только части отправки груза.

Статья 52

*Размер возмещения за просрочку
доставки груза*

1. Ответственность перевозчика за просрочку доставки груза возникает только в случае просрочки всего срока доставки груза.

2. Перевозчик несет ответственность за доставку груза в соответствии со сроками, определенными статьей 39 настоящего Соглашения. В случае просрочки доставки груза перевозчик обязан уплатить получателю возмещение в следующих размерах:

- 6 процентов провозной платы при просрочке не свыше одной десятой общего срока доставки;

- 12 процентов провозной платы при просрочке более одной десятой, но не свыше двух десятых общего срока доставки;

- 18 процентов провозной платы при просрочке более двух десятых, но не свыше трех десятых общего срока доставки;

- 24 % av transportavgiften om förseningen är över 3/10, men högst 4/10 av hela leveransfristen,
- eller
- 30 % av transportavgiften om förseningen är över 4/10 av hela leveransfristen.

Ersättningen för överskriden leveransfrist för gods får uppgå till högst 30 % av transportavgiften, med undantag av fall som anges i punkt 3.

3. Om det visas att överskridandet av leveransfristen har orsakat ekonomisk skada för den som har rätt att disponera över godset, får det skadestånd som betalas inte överskrida beloppet för hela transportavgiften.

4. Om både godsets leveransfrist har överskridits och godset samtidigt har förkommit, ansvarar transportföretaget bara för att godset har förkommit.

5. Om godset samtidigt som leveransfristen överskridits delvis har förkommit, eller skadats eller förfarits, betalar transportföretaget ersättning för överskriden leveransfrist i fråga om den resterande oskadade delen av godset.

- 24 процентов провозной платы при просрочке более трех десятых, но не свыше четырех десятых общего срока доставки;
- 30 процентов провозной платы при просрочке более четырех десятых общего срока доставки.

Размер возмещения в случае нарушения срока доставки груза не должен превышать 30 процентов провозной платы, за исключением случаев, указанных в пункте 3 настоящей статьи.

3. Если будет доказано, что вследствие просрочки доставки у лица, имеющего право распоряжения грузом, возникли убытки, то размер возмещения таких убытков не должен превышать полную провозную плату.

4. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла утрата груза, перевозчик несет ответственность только за утрату груза.

5. В случае если одновременно с просрочкой доставки груза произошла недостача или повреждение (порча) груза, перевозчик уплачивает возмещение за просрочку доставки неутраченной, неповрежденной части груза.

Artikel 53

Ersättningsanspråk gällande godstransportavtal

1. Följande har rätt att framställa ersättningsanspråk på basis av transportavtal:

1) avsändaren så länge han eller hon har rätt att ändra godstransportavtalet,

2) mottagaren från och med att han eller hon har ändrat transportavtalet i enlighet med artikel 36 eller har fått fraktsedel, eller har bestyrkt sin rätt inför transportföretaget genom att uppvisa fraktsedelns duplett eller

3) gällande återbetalning av betalda summor, personen som erlagt betalningarna. Rätten att framställa ett ersättningsanspråk får inte överföras.

2. Avsändaren ska framställa ett vederbör-

Статья 53

Претензии по договору перевозки груза

1. Право предъявления претензий, основанных на договоре перевозки, принадлежит:

1) отправителю - до тех пор, пока он имеет право на изменение договора перевозки груза;

2) получателю - с момента изменения им договора перевозки груза в соответствии с положениями статьи 36 настоящего Соглашения, с момента выдачи ему накладной или предъявления получателем своих прав перевозчику с представлением дубликата накладной;

3) в части возврата уплаченных сумм - лицу, которое произвело данный платеж. Переуступка права требования не допускается.

2. Претензии по перевозке груза должны

ligen motiverat skriftligt ersättningsanspråk gällande en godstransport, där beloppet på den förorsakade skadan anges, till det transportföretag som tagit godset för transport och mottagaren på motsvarande sätt till det transportföretag som utlämnat godset.

3. Ersättningsanspråk som gäller återbetalning av betalda summor ska framställas till det transportföretag som har uppburit dessa betalningar.

4. Separata ersättningsanspråk ska framställas för varje fraktsedel, med undantag för

1) ersättningsanspråk gällande återbetalning av en betalning, som kan framställas i fråga om flera fraktsedlar eller

2) fraktsedlar om vilka det upprättats ett kommersiellt protokoll, varvid ersättningsanspråket framställs gällande alla sändningar som anges i det kommersiella protokollet.

5. En tredje part får framställa ett ersättningsanspråk på avsändarens eller mottagarens vägnar genom ett bemyndigande av avsändaren eller mottagaren enligt den tillämpliga lagstiftningen i den stat där det transportföretag som tar emot ersättningsanspråket är registrerat.

6. Vid framställande av ett ersättningsanspråk om en godstransport ska avsändaren uppvisa fraktsedelns duplett och mottagaren fraktsedeln eller om den förkommit under transporten fraktsedelns duplett. Om fraktsedeln är i elektronisk form ska den också uppvisas som en utskrift.

7. Till ersättningsanspråk ska utöver de handlingar som räknas upp ovan också fogas de handlingar som styrker godsets värde eller dess värdeminskning samt vid behov också andra handlingar genom vilka ersättningsanspråket motiveras.

Fraktsedeln, fraktsedelns duplett, det kommersiella granskningsprotokoll som transportföretaget upprättat om att gods delvis förkommit eller skadats och de övriga handlingarna ska fogas till ersättningsanspråket i original eller som bestyrkta kopior.

8. Transportföretaget ska behandla ersätt-

быть предъявлены отправителем к перевозчику, принимавшему груз для перевозки, а получателем - к сдающему перевозчику. Претензии предъявляются в письменном виде с соответствующим обоснованием и указанием суммы причиненного ущерба.

3. Претензии о возврате уплаченных сумм предъявляются к тому перевозчику, который взыскал эти платежи.

4. Претензия предъявляется по каждой накладной в отдельности, за исключением:

1) претензии о возврате провозных платежей. Такая претензия может предъявляться по нескольким накладным;

2) случаев, когда по нескольким накладным составлен один коммерческий акт. В таких случаях претензия предъявляется на все отправки, указанные в коммерческом акте.

5. Претензия может быть предъявлена от имени отправителя или получателя третьим лицом посредством оформления отправителем или получателем доверенности согласно применяемому законодательству того государства, где зарегистрирован перевозчик, которому предъявлена претензия.

6. При заявлении претензии по перевозке груза отправитель должен представить дубликат накладной, а получатель - накладную или в случае ее утраты при перевозке - дубликат накладной. Если накладная составлена в электронном виде, она должна быть представлена в распечатанном виде.

7. К претензиям, кроме перечисленных выше документов, должны прилагаться документы, подтверждающие стоимость груза или уменьшение его стоимости, а также при необходимости и другие документы, которыми обосновывается претензия.

Накладная, дубликат накладной, коммерческий акт, составленный перевозчиком на частичную утрату или повреждение груза, и другие документы должны быть приложены к претензии в подлинниках или в надлежаще заверенных копиях.

8. Перевозчик обязан рассмотреть

ningsanspråket och ge sitt svar till den som framställt ersättningsanspråket eller betala den ersättning som tillkommer denne inom 180 dagar från datumet för avlämnande av ersättningsanspråket, vilket har styrkts genom en poststämpel eller transportföretagets kvittering om mottagande av ersättningsanspråket.

9. När transportföretaget delvis eller helt avslår ett ersättningsanspråk ska företaget meddela den som framfört anspråket motiveringen till att ersättningsanspråket avslagits och samtidigt återställa de handlingar som bifogats ersättningsanspråket.

10. Om ersättningsanspråket har upprättats i strid med det förfarande som bestäms i denna artikel, ska transportföretaget återsända det till den som framställt ersättningsanspråket utan att behandla det senast 15 dagar efter att det kommit till transportföretaget och ange orsaken till återsändandet. I dessa fall avbryts inte den tid som avses i artikel 56.3. Om transportföretaget återsänder ersättningsanspråket till den som framställt det senare än efter 15 dagar, avbryts tiden följande dag räknat från när denna tidsfrist går ut till den dag då transportföretaget sänder ersättningsanspråket till den som framställt det. Om transportföretaget återsänder ett sådant ersättningsanspråk till den som framställt det, ska det inte anses utgöra ett avslag på ersättningsanspråket och det ger inte heller den som framställt ersättningsanspråket rätt att väcka talan i domstol.

Artikel 54

Rätt att föra talan på grundval av ett transportavtal

1. Talan på grundval av ett transportavtal får föras av den som har rätt att framställa ersättningsanspråk till transportföretaget. Talan kan föras mot det transportföretag till vilket ersättningsanspråket har framställts, om inte transportföretaget har iakttagit den tidsfrist som fastställts i artikel 53 för behandling av ersättningsanspråk, eller om transportföretaget medan denna tidsfrist löpt meddelat sökanden om avslag på ersättningsanspråket antingen helt eller delvis.

претензию и дать ответ заявителю претензии или уплатить ему причитающуюся сумму в 180-дневный срок со дня заявления претензии, подтвержденного почтовым штемпелем или распиской перевозчика в получении претензии.

9. При частичном или полном отклонении претензии перевозчик сообщает заявителю претензии основание отклонения претензии и одновременно возвращает документы, приложенные к претензии.

10. Если претензия оформлена с нарушением предписаний настоящей статьи, то она возвращается перевозчиком заявителю претензии без рассмотрения в срок, не превышающий 15 дней со дня ее поступления перевозчику, с указанием причины ее возврата. В таких случаях не наступает приостановление течения срока, предусмотренное пунктом 3 статьи 56 настоящего Соглашения. Если перевозчик возвращает заявителю претензию позже 15-дневного срока, то течение срока приостанавливается со следующего дня после истечения этого срока до дня отправления перевозчиком заявителю претензии. Возвращение перевозчиком заявителю такой претензии не является ее отклонением и не дает заявителю претензии права обратиться с иском в судебные органы.

Статья 54

Иски по договору перевозки

1. Право предъявления иска на основании договора перевозки принадлежит тому лицу, которое имеет право предъявить претензию к перевозчику. Иск может быть предъявлен к тому перевозчику, к которому была заявлена претензия, в случае, если перевозчиком не был соблюден срок рассмотрения претензии, установленный статьей 53 настоящего Соглашения, или если в течение этого же срока перевозчик уведомил заявителя об отклонении

2. Talan får föras i en behörig domstol endast i den stat där det transportföretag som tar emot ersättningsanspråket är registrerat.

Artikel 55

Förlust av rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan mot transportföretaget

1. Rätten att på grund av ett transportavtal framställa ersättningsanspråk eller föra talan mot transportföretaget upphör då personen som har rätt att disponera över godset har mottagit godset, med undantag för fall som anges i punkt 2.

2. Rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan mot transportföretag går inte förlorad

1) när leveransfristen överskrids,
2) när godset delvis har förkommit eller skadats

a) om den partiella förlusten eller skadan har konstaterats enligt artikel 44 i ett kommersiellt granskningsprotokoll innan den som har rätt att disponera över godset har mottagit godset eller

b) om transportföretaget borde ha uppfyllt kraven enligt artikel 44,

3) vid återbetalningar av avgifter enligt godstransportavtalet eller

4) i fråga om skada som är inte kan upptäckas utifrån och vars existens den som har rätt att disponera över godset först konstaterar efter mottagandet av godset, dock endast när alla villkor som uppräknas nedan uppfylls:

a) transportföretaget har inte gett den som har rätt att disponera över godset möjlighet att konstatera godsets skick på bestämmelsestationen.

b) den som har rätt att disponera över godset har vid mottagandet av godset gjort en skriftlig begäran om konstaterande av godsets skick enligt artikel 44,

претензии полностью или частично.

2. Иск может быть предъявлен в надлежащем суде только в том государстве, где зарегистрирован перевозчик, которому была предъявлена претензия.

Статья 55

Прекращение права на предъявление претензии и иска к перевозчику

1. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику по договору перевозки прекращается после принятия груза лицом, имеющим право распоряжения им, кроме случаев, указанных в пункте 2 настоящей статьи.

2. Право на предъявление претензии и иска к перевозчику не прекращается:

1) за просрочку доставки груза;
2) за частичную утрату или повреждение груза:

a) если частичная утрата или повреждение были удостоверены в соответствии со статьей 44 настоящего Соглашения коммерческим актом до принятия груза лицом, имеющим право распоряжения;

b) если перевозчик должен был выполнить требования статьи 44 настоящего Соглашения;

3) на возврат уплаченных сумм по договору перевозки груза;

4) за такие незаметные снаружи недостатки, которые были обнаружены лишь после принятия груза лицом, имеющим право распоряжения грузом, но только при наличии всех нижеследующих обстоятельств:

a) перевозчик не предоставил возможности лицу, имеющему право распоряжения грузом, удостовериться на станции назначения о состоянии груза;

b) требование об удостоверении состояния груза в порядке, установленном статьей 44 настоящего Соглашения, было при получении груза заявлено в письменной форме лицом, имеющим право распоряжения грузом;

c) den som har rätt att disponera över godset visar att skadan uppstått under tiden från det att godset upptagits för transport till dess att det utlämnas och

d) bristerna konstateras inom sju dygn räknat från att godset tagits emot.

в) лицо, имеющее право распоряжения грузом, докажет, что ущерб произошел в период между приемом груза к перевозке и выдачей его;

г) недостатки были установлены в течение 7 суток с момента получения груза.

Artikel 56

Preskription av ersättningsanspråk och talan

1. Ersättningsanspråk och talan mot transportföretaget på grundval av transportavtalet, liksom också transportföretagets ersättningsanspråk och talan mot avsändaren eller mottagaren kan framställas inom ett år. Om talan inte väcks inom ett år, förloras rätten till ersättning.

2. Preskriptionstiden för ersättningsanspråket och talan beräknas börja

1) från den dag då godset lämnats ut till mottagaren när det är fråga om ersättningsanspråk eller talan på grund av att godset delvis förkommit eller skadats, eller att leveransfristen för godset har överskridits,

2) inom 30 dygn räknat från utgången av leveransfristen då det är fråga om ersättningsanspråk eller talan på grund av att gods förkommit fullständigt. ,

3) från betalningsdagen eller, om betalning inte har erlagts, från den dag då godset togs emot för transport i fråga om ersättningsanspråk eller talan på grund av betalning eller återbetalning av transportavgifter eller ersättningar eller för korrigeringsredovisningar på grund av räknefel,

4) från återbetalningsdagen i fråga om ersättningsanspråk på grund av betalningar som transportföretaget har återbetalat tidigare,

5) från försäljningsdagen i fråga om ersättningsanspråk eller talan som gäller återbetalning av belopp som erhållits från försäljning av gods,

6) från det datum då biljettens giltighetstid upphör, när det är fråga om en passagerares ersättningsanspråk eller talan eller

7) i fråga om talan på annan grund från det datum då de omständigheter uppstod som ersättningsanspråket grundar sig på.

Статья 56

Претензионная и исковая давность

1. Претензии и иски к перевозчику по договору перевозки, а также претензии и иски перевозчика к отправителям или получателям могут быть заявлены в течение одного года.

При непредъявлении иска в течение одного года право на возмещение утрачивается.

2. Начало течения срока претензионной и исковой давности исчисляется:

1) по претензиям и искам о возмещении за частичную утрату, повреждение груза, а также за просрочку доставки груза - со дня выдачи груза получателю;

2) по претензиям и искам о возмещении за полную утрату груза - по истечении 30 суток со дня окончания срока доставки;

3) по претензиям и искам об уплате или возврате провозных платежей, возмещений или по исправлениям расчетов и ошибок в подсчете провозных платежей - со дня уплаты или, если платеж не был произведен, - со дня приема груза к перевозке;

4) по претензиям перевозчика о возмещении сумм, ранее возвращенных перевозчиком, - со дня возврата этих сумм;

5) по претензиям и искам о возврате вырученных от продажи груза сумм - со дня продажи;

6) по претензиям и искам пассажиров - со дня окончания срока годности билета;

7) для остальных исков - со дня наступления обстоятельств, послуживших основанием для их предъявления.

3. Preskriptionstiden avbryts om ett skriftligt ersättningsanspråk framställs till transportföretaget i enlighet med artikel 53. Preskriptionstiden fortsätter att löpa från den dag då transportföretaget skriftligen har svarat att ersättningsanspråket har avslagits helt eller delvis, eller underlåtit att svara på ersättningsanspråket inom den utsatta tiden på 180 dagar enligt artikel 53.

4. Ersättningsanspråk som framställs på nytt med samma innehåll medför inte uppehåll i preskriptionstiden.

3. При предъявлении письменной претензии к перевозчику согласно статье 53 настоящего Соглашения течение срока давности приостанавливается. Течение этого срока давности продолжается с того дня, когда перевозчик дал письменный ответ о частичном или полном отклонении претензии или не дал ответа по претензии в 180-дневный срок согласно статье 53 настоящего Соглашения.

4. Повторные претензии, содержащие ранее предъявленные требования, не приостанавливают течения срока давности.

Artikel 57

Regressrätt och framställande av regressanspråk

1. Ett transportföretag som betalat ut en ersättning på grund av denna överenskommelse har regressrätt mot det andra transportföretaget som deltagit i transporten om det finns grunder att anta att

- det andra transportföretaget har orsakat skadan eller
- skadan har orsakats av båda transportföretagen.

2. Regressanspråk som gäller betalda ersättningar ska framställas inom 75 dygn räknat från ersättningens faktiska betalningsdag.

3. Det transportföretag som fått ett regressanspråk ska informera om sitt beslut inom 75 dygn efter att regressanspråket har framställts, om inte ett avtal mellan transportföretagen fastställer en kortare tidsfrist.

4. Det transportföretag till vilket har framställts ett regresskrav som gäller en betald ersättning har inte rätt att bestrida riktigheten av den ersättning som det transportföretag som betalat den framställer, om en domstol har fastställt ersättningen och om det transportföretag till vilket anspråket framställts har informerats om stämningen på ett sådant

Статья 57

Право регрессных требований и предъявление регрессного требования

1. Перевозчик, уплативший на основании настоящего Соглашения возмещение, имеет право регрессного требования к участвовавшему в перевозке перевозчику, если есть основания считать, что:

- другой перевозчик является виновным в причиненном ущербе;
- ущерб произошел по вине обоих перевозчиков.

2. Регрессные требования по выплаченным возмещениям должны быть предъявлены в течение 75 суток со дня фактической уплаты суммы возмещения.

3. Перевозчик, получивший регрессное требование, должен в течение 75 суток со дня получения требования сообщить свое решение, если более короткий срок не предусмотрен соглашением между перевозчиками.

4. Перевозчик, к которому предъявлено регрессное требование по выплаченному возмещению, не вправе оспаривать правильность уплаты возмещения перевозчиком, предъявляющим это требование, если возмещение было определено в судебном порядке и если перевозчик, к которому предъявлено

sätt att denna har haft möjlighet att uppträda som intervenient i rättegången.

5. Det transportföretag som har betalat ersättning på grundval av denna överenskommelse har rätt att på rättslig väg framställa ett regressanspråk mot det andra transportföretag som deltagit i transporten.

KAPITEL IV

JÄRNVÄGSGRÄNSTRAFIK

Artikel 58

Järnvägsgränsstationer

Direkt internationell järnvägstrafik idkas via följande järnvägsgränsstationer på riksgränsen mellan Finland och Ryssland:

1. Passagerar- och godstrafik:

- a) På Finlands territorium
Vainikkala
Imatrankoski
Niirala
Vartiuss.
- b) På Rysslands territorium
Buslovskaja
Svetogorsk
Värtsilä
Kivijärvi.

Via järnvägsgränsstationerna kan alla typer av gods transporteras.

2. Snabb persontågstrafik:

- a) På Finlands territorium
Vainikkala.
- b) På Rysslands territorium
Buslovskaja.

Artikel 59

требование, был заблаговременно уведомлен о судебном вызове и имел возможность вступить в судебное дело.

5. Перевозчик, уплативший на основании настоящего Соглашения возмещение, вправе предъявить регрессные требования к другому участвовавшему в перевозке перевозчику в судебном порядке.

РАЗДЕЛ IV

ПОГРАНИЧНОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ

Статья 58

Пограничные железнодорожные станции

Сообщение в международном прямом железнодорожном сообщении осуществляется через следующие пограничные железнодорожные станции на финляндско-российской государственной границе:

1. для пассажирского и грузового сообщения:

- a) на территории Финляндии:
Вайниккала;
Иматранкоски;
Нийрала;
Вартиус;
- б) на территории России:
Бусловская;
Светогорск;
Вяртсиля;
Кивиярви.

Через пограничные железнодорожные станции можно осуществлять перевозки всех видов грузов;

2. для скоростного пассажирского сообщения:

- a) на территории Финляндии:
Вайниккала;
- б) на территории России:
Бусловская.

Статья 59

Tillämplig tid

På järnvägsgränsstationerna och på banavsnitten mellan dem tillämpas 24-timmars Moskvatid i alla funktioner som hänför sig till sådan tågtrafik som avses i denna överenskommelse samt på utlämning av vagnar, resgoods och gods.

Artikel 60

Utlämning och återställande av rullande materiel

1. Utlämning av passagerartåg och godståg som trafikerar i direkt internationell järnvägs- trafik i enlighet med denna överenskommelse sker från det utlämnande transportföretaget till det mottagande transportföretaget på den järnvägsgränsstation som kommer efter grän- sövergången.

Transportföretagen får dock komma över- ens sinsemellan om att utlämning av rullande materielenheter sker på den järnvägsgräns- station som föregår gränsovergången.

Mottagande och utlämning av vagnar som avses i denna artikel sker på järnvägsgräns- stationerna varje dag året runt, 24 timmar i dygnet, om inte transportföretagen kommer överens om en annan tidtabell.

2. Det utlämnande transportföretaget får endast ge för utlämning sådan rullande mate- riel som företaget har inspekterat på förhand i enlighet med en överenskommelse som in- gåtts med stöd av artikel 4.2 i denna överens- kommelse och konstaterat vara utlämnings- duglig, och vars handlingar är förenliga med bestämmelserna i denna överenskommelse och övriga tillämpliga krav.

3. Det utlämnande transportföretaget an- svarar för den rullande materielens tekniska skick och driftsduglighet ända till utlämnand- et och det mottagande transportföretaget ef-

Применяемое время

На железнодорожных пограничных станциях и перегонах между ними при всех операциях, связанных с указанным в настоящем Соглашении движением поездов, а также с передачей вагонов, багажа и грузов, применяется московское время в 24-часовом формате.

Статья 60

Передача и возврат подвижного состава

1. Передача пассажирских и грузовых вагонов, следующих в прямом международном железнодорожном сообщении в соответствии с настоящим Соглашением, от сдающего перевозчика принимающему перевозчику осуществляется на пограничной железнодорожной станции, следующей после пересечения границы.

Однако перевозчики могут договориться между собой о передаче подвижного состава на пограничной железнодорожной станции, предшествующей пересечению границы.

Прием и сдача вагонов, указанных в настоящей статье, осуществляется на пограничных железнодорожных станциях ежедневно и круглосуточно в течение всего года, если перевозчики не договорятся о другом расписании.

2. Сдающий перевозчик должен предъявить к сдаче только подвижной состав, осмотренный им предварительно в соответствии с договором, заключенным на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения, и признанный им годным для сдачи, а также с документами, соответствующими положениям настоящего Соглашения и другим предъявляемым к нему требованиям.

3. Ответственность за техническое состояние и пригодность к эксплуатации железнодорожного подвижного состава до передачи несет сдающий перевозчик, а

ter utlämnandet av materielenheten.

4. Det mottagande transportföretaget, eller infrastrukturförvaltaren på dennes begäran, utför en teknisk kontroll av den rullande materiel som utlämnats till det i enlighet med en överenskommelse som ingåtts med stöd av artikel 4.2 i denna överenskommelse när den rullande materielen ankommer till den mottagande partens järnvägsgränsstation. En separat handling ska upprättas över konstaterade brister.

En behörig myndighet i den mottagande parten som ansvarar för järnvägssäkerheten får förbjuda eller begränsa användning av rullande materiel på sitt territorium, om den inte uppfyller de krav som uppställts för den rullande materielen i fråga och för järnvägs-systemets säkerhet eller om det inte har godkänts i enlighet med de krav som avses i punkt 5.

5. Den rullande materiel som utlämnas ska ha ett tillstånd för ibrucktagande på bannätet i den mottagande parten beviljat i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen i den mottagande parten.

6. På persontåg i direkt internationell trafik utförs ingen teknisk avgångskontroll på järnvägsgränsstationen. Transportföretaget ska utföra en teknisk avgångskontroll på tåget på avgångsstationens depå innan tåget avgår. Om den tekniska avgångskontrollen upprättas en kontrollrapport som gäller under ett dygn från upprättandet av rapporten.

7. Den parts transportföretag som utlämnar en rullande materielenhet för drift på den andra partens bannät ska skriftligen eller på elektronisk väg skicka följande uppgifter separat för varje enhet till det mottagande transportföretaget innan enheten utlämnas, om inte uppgifterna finns hos det mottagande transportföretaget:

после передачи – принимающий.

4. Принимающий перевозчик или по его просьбе управляющий железнодорожной инфраструктурой производит технический осмотр сдаваемого ему подвижного состава в соответствии с договором, заключенным на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения, при прибытии подвижного состава на пограничную железнодорожную станцию принимающей Стороны. Обнаруженные недостатки оформляются отдельным документом.

Компетентный орган в области безопасности железнодорожного транспорта принимающей стороны может запрещать или ограничивать использование подвижного состава на своей территории, если он не соответствует требованиям, предъявляемым к данному подвижному составу и безопасности железнодорожной системы, или если он не принят в соответствии с условиями, предусмотренными пунктом 5 настоящей статьи.

5. Сдаваемый подвижной состав должен иметь выдаваемое в соответствии с применяемым законодательством принимающей Стороны разрешение на эксплуатацию по железнодорожной сети принимающей Стороны.

6. Технический осмотр составов скоростного пассажирского поезда, курсирующего в прямом международном железнодорожном сообщении на пограничных железнодорожных станциях, не проводится. Перевозчик должен провести техническую проверку состава в депо станции отправления перед отправлением состава. О проведении технического осмотра составляется извещение, действующее в течение одних суток с момента его составления.

7. Перевозчик Стороны, сдающий подвижной состав для осуществления сообщения по железнодорожной сети другой Стороны, обязан представить в письменной или электронной форме принимающему перевозчику следующую информацию на каждую единицу подвижного состава до ее сдачи, если

a) uppgifter om tillstånd för ibruktagande som beviljats en rullande materielenhet,

b) uppgifter om den rullande materielenhets ägare eller innehavare,

c) uppgifter om eventuella begränsningar som hänför sig till användningen av den rullande materielen och

d) uppgifter om väsentliga säkerhetsrelaterade omständigheter som hänför sig till underhållet, såsom om följande service.

8. Varje rullande materielenhet ska ha följande tydliga märkningar och texter:

a) uppgifter om ägaren eller innehavaren,

b) nummer,

c) i fråga om godsvagnar bärkraften, i fråga om täckta vagnar och öppna vagnar med höga kanter dessutom karossens volym och i fråga om passagerarvagnar antalet platser,

d) taravikt,

e) datum och ort för den senaste periodiska kontrollen,

f) märkningar och texter enligt transportföreskrifterna för farligt gods och

g) övriga märkningar och texter som parterna kommit överens om separat och som motsvarar parternas tillämpliga lagstiftning.

9. Det mottagande transportföretaget ska återställa de rullande materielenheter som inte uppfyller de krav som uppställs i denna överenskommelse eller i överenskommelser som ingåtts med stöd av den eller i andra överenskommelser, inbegripet överenskommelsen om transporter av farligt gods. Transportföretaget ska ta emot rullande materielenheter som återställs på ovan nämnda grund.

10. Transportföretagen kan på järnvägsgränsstationen ta emot lastade och tomma rullande materielenheter som är behäftade med följande fel som uppstått under transporten, om de inte är ägnade att orsaka fara eller skada:

принимающий перевозчик не располагает такой информацией:

a) о разрешении (принятии) на ввод в эксплуатацию, выданном на единицу подвижного состава;

б) о владельце подвижного состава или управляющем подвижным составом;

в) о возможных ограничениях, связанных с эксплуатацией подвижного состава;

г) о существенных для безопасности факторах, связанных с техническим обслуживанием, например о сроке выполнения очередного технического обслуживания.

8. Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие четкие знаки и надписи:

a) сведения о владельце или управляющем;

б) номер;

в) на грузовых вагонах - грузоподъемность, а на крытых вагонах и полувагонах дополнительно и объем кузова, на пассажирских вагонах - число мест;

г) масса тары;

д) дата и место проведения последнего периодического осмотра;

е) знаки и надписи, соответствующие положениям правил перевозки опасных грузов;

ж) иные знаки и надписи, отдельно согласованные между Сторонами и предусмотренные применяемым законодательством государств Сторон.

9. Единица подвижного состава, не соответствующая требованиям настоящего Соглашения или заключенных на его основе договоров либо других соглашений, в том числе о перевозке опасных грузов, должна быть возвращена принимающим перевозчиком. Сдающий перевозчик обязан принять возвращенную на указанном основании единицу подвижного состава.

10. Перевозчики могут принимать на пограничных железнодорожных станциях груженые и порожние единицы подвижного состава с перечисленными ниже неисправностями, образовавшимися в пути следования, если они не угрожают безопасности движения или не могут

a) gaveldörrarna på öppna vagnar med höga väggar har inte reglats eller regler saknas, om inte godset riskerar falla,

b) golvplankorna har sprickor som inte orsakar risk för att gods faller eller

c) låsen och låsens motstycken på sidokanterna i öppna vagnar med låga väggar är i olag, om man i övrigt hindrat att kanterna faller.

Artikel 61

Allmänna bestämmelser för järnvägsgränstrafik

1. Den tekniska utrustningen på den infrastruktur som finns på järnvägsgränsstationerna och mellan dessa stationer ska i järnvägsgränstrafiken uppfylla säkerhetskraven för järnvägs trafik, möjliggöra mottagande och utlämning av rullande materiel samt utförande av behövliga kontroller i enlighet med partsstaternas tillämpliga lagstiftning.

2. Det utlämnande transportföretagets lok får användas i järnvägsgränstrafik på den mottagande partens järnvägsgränsstationers område för utlämning och mottagande av rullande materiel. Parternas järnvägsinfrastrukturförvaltare ansvarar för ordnandet av trafiken mellan järnvägsgränstationerna i enlighet med en godkänd tidtabell. I järnvägsgränstrafik får endast användas rullande materielenheter som den mottagande partens behöriga myndighet ansvarig för järnvägssäkerheten har godkänt i enlighet med den tillämpliga lagstiftningen.

De tekniska krav som riktar sig mot rullande materielenheter som används mellan

orsaken till skadan:

a) с не закрытыми торцевыми дверями полувагонов на запоры или с отсутствующими запорами, если грузу не угрожает падение;

б) с трещинами в досках полового настила, не угрожающими падению груза;

в) с обрывом усиков и проушин бортовых запоров, при условии исключения другим способом возможности падения бортов.

Статья 61

Общие положения о пограничном железнодорожном сообщении

1. Техническое оснащение пограничных железнодорожных станций и железнодорожной инфраструктуры, расположенной между пограничными железнодорожными станциями, должно обеспечивать соответствие требованиям безопасности движения поездов в пограничном железнодорожном сообщении, выполнение операций, связанных с приемом и сдачей подвижного состава, выполнение необходимых видов контроля в соответствии с применяемым законодательством государств Сторон.

2. Допускается движение локомотивов, принадлежащих сдающему перевозчику, в пограничном железнодорожном сообщении в пределах пограничных железнодорожных станций принимающей Стороны в целях осуществления операций по сдаче или приему подвижного состава. Управляющие железнодорожной инфраструктурой Сторон обеспечивают организацию движения на пограничном перегоне в соответствии с согласованным расписанием. К обращению в пограничном железнодорожном сообщении допускаются только единицы подвижного состава, признаваемые компетентным органом в области безопасности железнодорожного транспорта в соответствии с применяемым законодательством принимающей Стороны.

Технические требования к единицам подвижного состава, используемым

järnvägsgränsstationerna fastställs i en överenskommelse som ingås med stöd av artikel 4.2.

между пограничными железнодорожными станциями, определяются в договоре, заключенном на основании пункта 2 статьи 4 настоящего Соглашения.

Transportföretaget utför växlingen med sin egen rullande materiel på den järnvägsgränsstation där utlämningen sker. För växlingsarbeten på järnvägsgränsstationen får den andra partens transportföretags lok användas med samtycke av en behörig myndighet som ansvarar för järnvägssäkerheten i enlighet med den mottagande partens tillämpliga lagstiftning under tidtabellsenliga uppläggningstider.

Маневровые работы производятся перевозчиком своим подвижным составом на пограничной железнодорожной станции, на которой осуществляется сдача. При маневровых работах на пограничной железнодорожной станции разрешается использование локомотива перевозчика другой Стороны с согласия компетентного органа в области безопасности железнодорожного транспорта в соответствии с применяемым законодательством государства принимающей Стороны во время стоянки, установленной расписанием.

Lokbesättningen ansvarar för framförandet av loket och för dess tekniska skick medan loket finns på den mottagande partens järnvägsgränsstation samt mellan järnvägsgränsstationerna.

Локомотивная бригада несет ответственность за управление локомотивом и его техническое состояние во время нахождения локомотива на пограничной железнодорожной станции принимающей Стороны, а также на перегоне между пограничными железнодорожными станциями.

Den tågbesättning som tar hand om den rullande materielen ansvarar för den rullande materiels tekniska skick medan den rullande materielen finns mellan järnvägsgränsstationerna och på järnvägsgränsstationerna.

Поездная бригада, обслуживающая подвижной состав, несет ответственность за техническое состояние подвижного состава во время нахождения подвижного состава на перегоне между пограничными железнодорожными станциями и на пограничных железнодорожных станциях.

Artikel 62

Статья 62

Underhåll och inspektion av järnvägsinfrastrukturen

Содержание и осмотр железнодорожной инфраструктуры

1. Järnvägsinfrastrukturförvaltarna sörjer för underhållet och inspektionerna av spårläggningen mellan järnvägsgränsstationerna från järnvägsgränsstationen till gränslinjen.

1. Управляющие железнодорожной инфраструктурой обеспечивают содержание и осмотр пути на перегоне между пограничной железнодорожной станцией и линией государственной границы.

2. Järnvägsinfrastrukturförvaltaren ska på

2. Управляющие железнодорожной

förhand meddela om allt arbete på gränsöppningen till det egna landets gränsfullmäktige, som meddelar om saken till den andra partens gränsfullmäktige i enlighet med överenskommelsen mellan Republiken Finland och de Socialistiska Rådsrepublikernas Förbund angående ordningen på gränsen mellan Finland och Sovjetunionen och ordningen för utredning av gränstilldragelser av den 23 juni 1960 jämte ändringar.

инфраструктурой обязаны уведомить заранее о выполнении в пограничной просеке любых работ Пограничного комиссара своего государства, который уведомит об этом Пограничного комиссара другой Стороны в соответствии с Договором между Правительством Финляндской Республики и Правительством Союза Советских Социалистических Республик о режиме финляндско-советской государственной границы и о порядке урегулирования пограничных инцидентов от 23 июня 1960 года с внесенными в него изменениями.

Artikel 63

Åtgärder när rullande materiel stannar på ett banavsnitt och i samband med olyckor

1. Om rullande materiel stannar på ett sätt som eventuellt orsakar störning för den övriga tågtrafiken på grund av teknisk skada på tåget, trafikstörning eller annan motsvarande orsak på ett banavsnitt mellan järnvägsgränsstationerna, ska lokföraren, oberoende av orsaken till ett sådan avstannande, meddela om saken utan dröjsmål till den parts trafikledning, på vars territorium tåget befinner sig.

2. Trafikstyrningen i den part som fått en anmälan ska utan dröjsmål meddela om saken till trafikstyrningen i den andra parten.

3. Trafikstyrningen i den part på vars banavsnitt den rullande materielen har stannat ska utan dröjsmål vidta åtgärder för att avlägsna den rullande materielen från banavsnittet.

4. I olyckssituationer eller skadesituationer på järnvägsgränsstationerna eller på banavsnittet mellan dem ska järnvägsinfrastrukturförvaltarna och transportföretagen vara skyldiga att ge varandra hjälp för att avlägsna den rullande materielen och röjningshjälp på

Статья 63

Порядок действий при остановках подвижного состава на перегоне и транспортных происшествиях

1. В случае остановки подвижного состава на перегоне между железнодорожными пограничными станциями в результате технической неисправности поезда, помехи в движении или другой подобной причины, создающей при этом помехи другому движению поездов, машинист обязан независимо от причины такой остановки немедленно уведомлять об этом центр управления движением государства Стороны, на территории которого находится поезд.

2. Центр управления движением, получивший уведомление, обязан немедленно уведомить об этом центр управления движением государства другой Стороны.

3. Центр управления движением государства Стороны, на перегоне которого остановился подвижной состав, должен немедленно принять меры по выводу подвижного состава с перегона.

4. При возникновении транспортных происшествий или повреждений на пограничных железнодорожных станциях или на перегонах между ними управляющие железнодорожной инфраструктурой и перевозчики обязаны оказывать взаимную помощь по уборке

olycksplatsen. Röjningsmateriel ska vid behov begäras genom den andra partens trafikstyrning.

5. Arbeten för att återställa konsekvenserna av olyckor och skador bestäms i enlighet med partens tillämpliga lagstiftning.

Artikel 64

Ansvar för kostnader som orsakats av olyckor och för skadestånd

Den infrastrukturförvaltare eller det transportföretag som ansvarar för en olycka som inträffar på en järnvägsgränsstation eller på banavsnittet mellan dem är ansvarig för de kostnader och skador som olyckan ger upphov till.

KAPITEL V

BESTÄMMELSER OM LASTNING

Artikel 65

Lastning och lastsäkring

1. Om avsändaren har utfört lastningen, ska transportföretaget vid mottagandet av godset säkerställa att godset har lastats, placerats och säkrats i en öppen rullande materielenhet i enlighet med de lastningsbestämmelser som överenskommit i enlighet med artikel 4.2.

De lastprofiler som fastställs i de lastningsbestämmelser som avses i artikel 4.2 får inte överskridas, med undantag för specialtransporter.

2. Vid mottagande av gods för transport

podvizhnoyu sootavoy i provedeniyu vosstanovitelnykh rabot na meste transportnogo proisshchestiya. Trebovaniye o napravlenii vosstanovitel'nogo sredstva drugoy Sтороны peredается pri neobkhodimosti cherez tsentr upravleniya dvizheniem.

5. Восстановительные работы по устранению последствий транспортных происшествий и повреждений осуществляются в соответствии с применяемым законодательством государств Сторон.

Статья 64

Ответственность за затраты, понесенные в результате транспортного происшествия, компенсация ущерба

Управляющий железнодорожной инфраструктурой или перевозчик, виновный в транспортном происшествии на пограничных железнодорожных станциях или на перегоне между ними, отвечает за затраты и компенсацию ущерба, связанные с транспортным происшествием.

РАЗДЕЛ V

ПРАВИЛА ПОГРУЗКИ

Статья 65

Погрузка и крепление груза

1. Если погрузка осуществлялась силами отправителя, перевозчик обязан при приеме груза к перевозке удостовериться, что погрузка, размещение и крепление грузов в единице подвижного состава открытого типа выполнены в соответствии с правилами погрузки, предусмотренными пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения.

Габариты погрузки, определенные в правилах погрузки, предусмотренных пунктом 2 статьи 4 настоящего Соглашения, не должны быть превышены, за исключением специальных перевозок.

2. При приеме грузов к перевозке

ska transportföretaget säkerställa att vagnarna har lastats så att följande krav uppfylls:

1) all materiel som används för att täcka in och säkra lasten i en enhet av rullande materiel ska fästas säkert på den rullande materielen och lasten,

2) fästdelar höljen som används vid lastning ska vara av material som är lämpat för att fästa och täcka lasten i fråga med beaktande av eventuellt ändrade förhållanden under transporten och

3) laster samt oanvända lastsäkringsanordningar som är på och i rullande materiel-enheter ska fästas säkert så att de inte rör sig i onödan under transporten.

3. Transportföretaget ska säkerställa att lastningen har utförts så att

1) vagnens eller den intermodala enhetens bärkraft inte överskrids,

2) vagnens maximala axelbelastning inte överskrids eller

3) den av bannätsförvaltaren fastställda maximala axelbelastningen för banan inte överskrids på något avsnitt av den planerade rutten.

KAPITEL VI

ÖVRIGA BESTÄMMELSER

Artikel 66

Personalens vistelse

1. Personal som arbetar i gränstrafiken och som sköter uppgifter i anslutning till transporter har rätt att utan visum anlända till den andra partsstatens järnvägsgränsstation och arbeta där eller på gränsområdet mellan järnvägsgränsstationen och riksgränsen för att framföra ett tåg i direkt internationell trafik enligt denna överenskommelse, för att ta emot eller överlämna rullande materiel eller för att utföra tekniska kontroller av den rullande materielen. Personalen ska uppvisa ett giltigt identitetsbevis eller pass till partssta-

perвозчик должен обеспечить соблюдение следующих требований:

1) все приспособления, использованные для укрытия и крепления груза на единице подвижного состава, должны быть безопасно прикреплены к подвижному составу и к грузу;

2) укрытия и крепления, применяемые при погрузке, должны быть изготовлены из материалов, годных к применению в качестве укрытия и крепления данного груза, с учетом воздействий и условий, ожидаемых во время перевозки;

3) грузы, а также неиспользованные крепежные устройства груза, находящиеся на единице подвижного состава или внутри, должны быть, надежно закреплены во избежание их перемещения во время перевозки.

3. Перевозчик должен обеспечить выполнение условий, при которых погрузка:

1) не превышает грузоподъемность вагона или интермодальной транспортной единицы;

2) не превышает максимально допустимую осевую нагрузку вагона;

3) не превышает максимально допустимую осевую нагрузку на путь на каком-либо участке планируемого маршрута, установленную управляющим железнодорожной сети.

РАЗДЕЛ VI

РАЗНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 66

Пребывание служебного персонала

1. Служебный персонал, задействованный в осуществлении пограничного сообщения и выполняющий обязанности по перевозкам, вправе прибывать без визы на пограничную железнодорожную станцию государства другой Стороны для выполнения на станции или на перегоне между пограничной железнодорожной станцией и государственной границей обязанностей по управлению поездом, курсирующим в прямом международном

ternas gränsbevakningsmyndigheter.

Transportföretaget ska upprätta en förteckning över personalen som vid behov ska uppvisas till partsstaternas gränsmyndigheter.

2. Transportföretagens personal ska vid utförande av sina arbetsuppgifter i gränstrafiken iaktta kraven i lagstiftningen i den partsstat, på vars territorium uppgifter utförs. Transportföretagets personal får inte avlägsna sig från tåget på banavsnitt mellan järnvägsgränsstationerna, om det inte är nödvändigt för säkerställandet av säkerheten i tågtrafiken.

Transportföretaget ansvarar för uppgifterna hos sin personal som arbetar i gränstrafiken eller för försummelse av dessa uppgifter.

3. Lok- och tågbesättningarna och passagerarvagnarnas vagnskötare ska iaktta den partsstats giltiga trafikerings- och säkerhetsbestämmelser samt andra bestämmelser och myndighetsföreskrifter, på vars område tåget trafikerar.

Artikel 67

Bedrivande av järnvägstrafik

Det överlåtande transportföretaget bedriver i denna överenskommelse avsedd järnvägstrafik ända till den järnvägsgränsstation där den rullande materielen överlämnas till det mottagande transportföretaget.

железнодорожном сообщении в соответствии с настоящим Соглашением, операций по приему и сдаче подвижного состава, а также для проведения технического осмотра подвижного состава. При этом лица из числа служебного персонала должны предъявить пограничным органам государств Сторон действующее служебное удостоверение личности или паспорт.

Списки служебного персонала формируются перевозчиками и предъявляются при необходимости пограничным органам государств Сторон.

2. При выполнении своих служебных обязанностей в железнодорожном пограничном сообщении персонал перевозчиков обязан выполнять требования законодательства государства Стороны, на территории которого выполняются обязанности. Не разрешается выход из поезда персонала перевозчика на перегонах между пограничными железнодорожными станциями, кроме случаев, когда это необходимо для обеспечения безопасности движения поездов.

Перевозчики отвечают за действия по выполнению или невыполнению обязанностей своим персоналом, задействованным в железнодорожном пограничном сообщении.

3. Локомотивные и поездные бригады и проводники пассажирских вагонов обязаны соблюдать правила движения и безопасности, действующие в государстве той Стороны, по территории которого следует поезд, а также другие служебные распоряжения.

Статья 67

Осуществление железнодорожного сообщения

Сдающий перевозчик осуществляет железнодорожное сообщение, предусмотренное настоящим Соглашением, до пограничной железнодорожной станции, на которой происходит передача подвижного состава

KAPITEL VII

SLUT- OCH ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

Artikel 68

Regelbunden kontakt

1. För fullgörandet av denna överenskommelse ordnar parterna behöriga myndigheter gemensamma möten.

Ett gemensamt möte ordnas turvis i vardera landet minst en gång per år. Dessutom kan ett extraordinarie gemensamt möte ordnas på begäran av den ena partens behöriga myndighet.

2. Parternas behöriga myndigheter följer genomförandet av överenskommelsen samt behandlar utvecklandet av den internationella järnvägstrafiken och dessutom specialfrågor som någondera parten framfört.

Dessutom behandlar de behöriga myndigheterna förslag till ändring av överenskommelsen och eventuella tvister som eventuellt uppstår vid tillämpningen av bestämmelserna i överenskommelsen.

Artikel 69

Tvistlösning

1. Tvister mellan parterna som gäller tolkning och genomförande av överenskommelsen ska lösas genom förhandlingar mellan partsstaternas behöriga myndigheter.

2. Om tvisterna inte kan lösas genom förhandlingar som ordnas i enlighet med denna överenskommelse, ska de lösas på diplomatisk väg.

принимающему перевозчику.

РАЗДЕЛ VII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 68

Поддержание регулярных связей

1. В рамках реализации настоящего Соглашения компетентные органы государств Сторон проводят совместные заседания.

Совместные заседания проводятся поочередно в обоих государствах не реже одного раза в год. Кроме того, внеочередное заседание может быть проведено по просьбе компетентного органа государства одной из Сторон.

2. Компетентные органы государств Сторон следят за реализацией настоящего Соглашения и рассматривают вопросы развития международного железнодорожного сообщения, а также специальные вопросы, задаваемые любой из Сторон.

Компетентные органы государств Сторон рассматривают предложения о внесении изменений в настоящее Соглашение, а также разногласия, возникающие относительно применения положений настоящего Соглашения.

Статья 69

Возможные разногласия

1. Разногласия между Сторонами, возникающие при толковании и реализации настоящего Соглашения, подлежат урегулированию путем переговоров между компетентными органами государств Сторон.

2. Если в ходе переговоров, проводимых в соответствии с настоящим Соглашением, разногласия не будут преодолены, то они разрешаются по дипломатическим каналам.

Artikel 70

Ändring av överenskommelsen

Överenskommelsen kan ändras genom en överenskommelse mellan parterna. Separata protokoll upprättas om ändringarna.

Artikel 71

Överenskommelsens ikraftträdande och giltighetstid

Överenskommelsen ska ratificeras.

Överenskommelsen träder i kraft 30 (trettio) dagar efter utbytet av ratificeringsinstrumenten. Överenskommelsen ska gälla tills vidare.

Artikel 72

Överenskommelser som upphävs

När denna överenskommelse träder i kraft upphävs följande överenskommelser:

- överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland av den 16 april 1996,
- järnvägsgränsavtalet mellan ministeriet för kommunikationsväsendet och allmänna arbetena i Finland och ministeriet för kommunikationsväsendet i Socialistiska Rådsrepublikernas Förbund av den 19 december 1947 jämte senare ändringar och
- villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland som ingåtts mellan Republiken Finland och Ryska federationen den 26 april 2005.

Artikel 73

Статья 70

Изменение Соглашения

По взаимному согласию Сторон в настоящее Соглашение могут быть внесены изменения, которые оформляются отдельными протоколами.

Статья 71

Вступление в силу и срок действия Соглашения

Настоящее Соглашение подлежит ратификации.

Настоящее Соглашение заключается на неопределенный срок и вступает в силу через 30 (тридцать) дней с даты обмена ратификационными грамотами.

Статья 72

Отменяемые соглашения

Со дня вступления настоящего Соглашения в силу прекращают свое действие следующие Соглашения:

- Соглашение между Правительством Финляндской Республики и Правительством Российской Федерации о финляндско-российском прямом железнодорожном сообщении от 16 апреля 1996 года;
- Пограничное железнодорожное соглашение, заключенное между Министерством путей сообщения и общественных работ Финляндии и Министерством путей сообщения Союза Советских Социалистических Республик от 19 декабря 1947 года с учетом изменений, внесенных в него;
- Условия перевозок пассажиров, багажа, товаробага и грузов в финляндско-российском железнодорожном сообщении от 26 апреля 2005 года между Финляндской Республикой и Российской Федерацией.

Статья 73

Upphörande av överenskommelsens giltighet

Vardera parten kan upphäva överenskommelsens giltighet ensidigt genom en skriftlig underrättelse till den andra parten på diplomatisk väg.

Överenskommelsen upphör att gälla 12 månader efter den dag då den andra parten har mottagit en sådan underrättelse eller vid en senare tidpunkt som anges i underrättelsen.

Artikel 74

Samband med andra överenskommelser

Överenskommelsen påverkar inte parternas rättigheter eller skyldigheter enligt andra internationella överenskommelser som Republiken Finland och Ryska federationen är parter i, och inte heller deras rättigheter och skyldigheter som följer av medlemskap i internationella organisationer.

Ingången i Sankt Petersburg den 28 april 2015 i två originalexemplar på finska och ryska, vilka båda texter har samma beviskraft.

För Republiken Finlands regering

За Правительство
Финляндской Республики

Прекращение действия Соглашения

Каждая Сторона может прекратить действие настоящего Соглашения в одностороннем порядке, уведомив об этом другую Сторону в письменном виде по дипломатическим каналам.

Настоящее Соглашение прекращает свое действие по истечении 12 месяцев со дня получения другой Стороной такого уведомления или в более поздний срок, указанный в уведомлении.

Статья 74

Связь с другими договорами

Настоящее Соглашение не затрагивает прав и обязательств Сторон, вытекающих из других международных договоров, участниками которых являются Финляндская Республика и Российская Федерация, а также из их членства в международных организациях.

För Ryska federationens regering

За Правительство
Российской Федерации

Совершено в Санкт-Петербурге, 28 апреля 2015 года г. в двух экземплярах, каждый на финском и русском языках, причем оба текста имеют одинаковую силу.