

**Regeringens proposition till Riksdagen 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**

**PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL**

I denna proposition föreslås att riksdagen godkänner de i Helsingfors den 26 april 2005 mellan republiken Finland och Ryska federationen avtalade villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland och att riksdagen antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i överenskommelsen som hör till området för lagstiftningen. Befodringsvillkoren innehåller bestämmelser om ömsesidiga rättigheter, skyldigheter och ansvar som gäller mellan ett

järnvägsföretag och dess kunder både inom persontrafiken och inom godstrafiken.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i befordringsvillkoren som hör till området för lagstiftningen. Avsikten är att befordringsvillkoren skall träda i kraft samtidigt som lagen. Befodringsvillkoren skall börja tillämpas 30 dagar efter parternas sista meddelande om ikraftsättandet.

Om lagens ikraftträdande föreskrivs genom förordning av republikens president.

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|                                                                                                                                                                                                              |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL .....</b>                                                                                                                                                            | <b>1</b>  |
| <b>INNEHÅLLSFÖRTECKNING.....</b>                                                                                                                                                                             | <b>2</b>  |
| <b>ALLMÄN MOTIVERING.....</b>                                                                                                                                                                                | <b>3</b>  |
| 1. Nuläge .....                                                                                                                                                                                              | 3         |
| 2. Nationell lagstiftning.....                                                                                                                                                                               | 3         |
| 3. Målsättning och de viktigaste förslagen.....                                                                                                                                                              | 4         |
| 4. Propositionens konsekvenser .....                                                                                                                                                                         | 4         |
| 5. Beredningen av propositionen .....                                                                                                                                                                        | 4         |
| 5.1. Förhandlingarna om överenskommelsen.....                                                                                                                                                                | 4         |
| 5.2. Beredningen av regeringens proposition i Finland.....                                                                                                                                                   | 5         |
| <b>DETALJMOTIVERING.....</b>                                                                                                                                                                                 | <b>6</b>  |
| 1. Innehållet i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland och förhållandet till lagstiftningen i Finland.....                    | 6         |
| 2. Lagförslag .....                                                                                                                                                                                          | 9         |
| 3. Ikraftträdande.....                                                                                                                                                                                       | 10        |
| 4. Behovet av riksdagens samtycke .....                                                                                                                                                                      | 10        |
| 5. Behandlingsordning.....                                                                                                                                                                                   | 18        |
| <b>LAGFÖRSLAG .....</b>                                                                                                                                                                                      | <b>19</b> |
| om sättande i kraft av de bestämmelser i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland som hör till området för lagstiftningen ..... | 19        |

## ALLMÄN MOTIVERING

### 1. Nuläge

En överenskommelse om järnvägssamtrafiken mellan Finland och Ryssland har ingåtts den 16 april 1996 genom överenskommelsen mellan Republiken Finlands regering och Ryska federationens regering om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland (FördrS 48/1997), nedan *överenskommelsen om järnvägssamtrafik*. Överenskommelsen om järnvägssamtrafik sattes i kraft i Finland den 19 juli 1997. Överenskommelsen ersatte ramavtalet från 1947 om direkt järnvägssamtrafik mellan Finland och Socialistiska Rådrepublikernas Förbund. I artikel 2 i överenskommelsen bemyndigas det finska trafikministeriet och det ryska järnvägsministeriet att inom ramen för sin behörighet ingå ett separat avtal om villkoren för transport av resenärer, resgods, expressgods och gods.

I överenskommelsen om järnvägssamtrafik bestäms de allmänna administrativa ramarna för järnvägssamtrafiken mellan länderna. Utgångspunkten för trafiken är att överlåtelsen av gods och vagnar till den andra statens järnväg sker på den mottagande järnvägens gränsstation. I överenskommelsen fastställs också huvudreglerna för villkoren för gränsövergång och vistelse på gränsstationernas områden när det gäller de avtalsslutande parternas järnvägspersonal. För närvarande sköts samtrafiken av de avtalsslutande parternas statsägda järnvägsföretag, dvs. VR Aktiebolag och OAO Rysslands järnvägar (RZD).

Avsikten är att överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan Finland och Ryssland skall revideras i sin helhet de närmaste åren. Finlands och Rysslands regeringar har 2005 tillsatt förhandlingsdelegationer som skall föra förhandlingar om en ny överenskommelse om järnvägssamtrafik.

De med stöd av bemyndigandet i överenskommelsen om järnvägssamtrafik utarbetade villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg, nedan *befordringsvillkoren*, jämte samtliga bilagor antogs vid en järnvägssamtrafik-

konferens mellan Finland och Ryssland den 26 april 2005. Vid konferensen kom de avtalsslutande parterna överens om att båda strävar efter att sätta befordringsvillkoren i kraft före utgången av 2005 och om att villkoren skall börja tillämpas under 2006.

De nu gällande befordringsvillkoren var fram till den 31 maj 1970 i kraft genom den förordning (449/1961) som innefattade en tariff för resande, resgods, expressgods och gods, vilka skola befordras vid samtrafiken mellan finska statsjärnvägarna och Socialistiska Rådrepublikernas Förbunds järnvägar (nedan *transporttariffen*). Förordningen jämte ändringar upphävdes genom en förordning som trädde i kraft den 1 juni 1970 (175/1970) och transporttariffen publicerades därefter i en samling innehållande transportregler och tariffer för järnvägarna. Tillämpningen av transporttariffen har i enlighet med tidigare praxis fortsatt både under den tid Statsjärnvägarna var ett affärsverk och efter bolagiseringen. De tillämpade befordringsvillkorens juridiska ställning har varit oklar. Den praktiska tillämpningen av dem som avtalsbaserade leveransvillkor har dock inte medfört några problem.

Befordringsvillkoren innehåller till en del mycket detaljerade bestämmelser som de järnvägsföretag som bedriver samtrafik kan komma överens om. Avsikten är att de bestämmelser i befordringsvillkoren som hör till området för lagstiftningen skall flyttas till överenskommelsen om järnvägssamtrafik i samband med revideringen av den och att de järnvägsföretag som bedriver järnvägssamtrafik skall komma överens om de detaljerade frågor som närmast hänför sig till bedrivandet av samtrafiken.

### 2. Nationell lagstiftning

Järnvägstransporter i Finland regleras i den järnvägstransportlag (1119/2000) som trädde i kraft den 1 juni 2001. Lagen gäller transport av passagerare och resgods samt godstransport och tillämpas på all järnvägstransport som ett järnvägsföretag har förbundit sig att

utföra och på sådan annan transport som järnvägsföretaget har arrangerat i direkt anslutning till järnvägstransport, om inte något annat följer av internationella konventioner som är förpliktande för Finland. Lagen är tvingande rätt, men järnvägsföretaget kan med någon annan än med en konsument under vissa förutsättningar ingå sådana avtal om godstransport som avviker från lagens bestämmelser. Enligt lagen är järnvägens skadeståndsansvar ett strikt ansvar som det är möjligt att bli befriad från endast på de grunder som uttryckligen anges i lagen. Bestämmelser om skada på passagerare och deras handbagage ingår i lagen om ansvar i spårtrafik (113/1999).

### **3. Målsättning och de viktigaste förslagen**

Syftet med propositionen är att få riksdagens godkännande för villkoren för befordran av passagerare, resgoods, ilgoods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland till den del de innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. I befodringsvillkoren regleras de villkor för befordran som skall iakttas i järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. Befodringsvillkoren innehåller bestämmelser om både persontrafiken och godstrafiken. Dessa bestämmelser fastställer bl.a. de ömsesidiga rättigheterna, skyldigheterna och ansvaret mellan järnvägsföretaget och dess kunder. Befodringsvillkoren reglerar dock inte personskador som åsamkas i järnvägssamtrafiken, utan i fråga om dem tillämpas de avtalslutande parternas nationella bestämmelser.

Det förslag till nya befodringsvillkor som ingår i propositionen gör den nuvarande situationen klarare när det gäller de befodringsvillkor som skall tillämpas i järnvägssamtrafiken. Genom förslaget sätts de bestämmelser som motsvarar bestämmelserna i järnvägs-transportlagen och bihang A (CIV) och B (CIM) till om internationell järnvägstrafik COTIF-konventionen i kraft på lagnivå i järnvägssamtrafiken.

Befodringsvillkoren består av själva villkoren och de tekniska bilagorna till dem, vilka gäller de praktiska arrangemangen för samtrafiken. Med beaktande av att bilagorna är tekniska och mycket detaljerade har de

inte bifogats som bilaga till denna regeringsproposition. Vissa av bestämmelserna i befodringsvillkoren hör till området för lagstiftningen. Avsikten är att riksdagen godkänner befodringsvillkoren och antar en lag om sättande i kraft av de bestämmelser i villkoren som hör till området för lagstiftningen. Om lagens ikraftträdande föreskrivs genom förordning av republikens president.

### **4. Propositionens konsekvenser**

Befodringsvillkoren främjar och förtydligar avsevärt arrangemangen i anslutning till person- och godstransporterna inom samtrafiken och försnabbar hanteringen av transporterna. Det är också möjligt att förtydliga det ansvar och de rättigheter som de järnvägsföretag som bedriver samtrafik och deras kunder har.

Propositionen har inte några verkningar på statsfinanserna och inte heller några verkningar i fråga om organisation eller personal. Ikraftträdandet av befodringsvillkoren orsakar i viss mån kostnader för VR-koncernen bl.a. på grund av tryckningen av nya fraktsedlar och andra blanketter, ändringar av datasystemen samt handledning och utbildning av personal och kunder.

### **5. Beredningen av propositionen**

#### **5.1. Förhandlingarna om överenskommelsen**

Förhandlingar om överenskommelsen om järnvägssamtrafik mellan republiken Finland och Ryska federationen och om andra överenskommelser i anslutning därtill har förts allt sedan början av 1990-talet. Trafikministeriet tillsatte 1994 en arbetsgrupp som hade till uppgift att bereda avtalsarrangemangen gällande järnvägstrafiken mellan Finland och Ryssland. Statsjärnvägarna utsåg en expertgrupp som beredde den officiella arbetsgruppens arbete och förhandlade med den ryska parten. Förhandlingarna om befodringsvillkoren inleddes omedelbart när förhandlingarna om den nya överenskommelsen om järnvägssamtrafik hade slutförts 1996. Till sammans med den ryska parten beredde expertgruppen ett förslag till nya befodringsvillkor. Förslaget antogs vid den järnvägs-

samtrafikkonferens mellan Finland och Ryssland som hölls i Helsingfors den 26 april 2005.

**5.2. Beredningen av regeringens proposition i Finland**

Regeringens proposition har beretts som

tjänsteuppdrag vid kommunikationsministeriet. Vid förhandlingarna om överenskommelsen med den ryska avtalsslutande parten har Finland representerats av sakkunniga vid VR-koncernen.

Propositionen har inte granskats vid justitieministeriets granskningsbyrå.

## DETALJMOTIVERING

**1. Innehållet i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland och förhållandet till lagstiftningen i Finland**

*Artiklarna 1—10. Bestämmelser om befordran av passagerare och gods*

Artiklarna 1 och 2 i befordringsvillkoren innehåller allmänna bestämmelser och bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. De allmänna bestämmelserna ingår i artikel 1 i befordringsvillkoren. I artikel 2 föreskrivs om befordran av passagerare, resgods, ilgods, bilar och lik samt om chartertrafik. I artikeln föreskrivs bl.a. om tariffstationer, gränsstationer, befordringsavgifter och handbagage samt om de villkor och begränsningar som gäller resgods och ilgods. De villkor och begränsningar som gäller resgods och ilgods omfattar bl.a. bestämmelser om befordringshandlingar, mottagning av resgods för befordran, prissättningsvikt, kollits och resgodsets vikt, leveransintresse, utlämnande av resgods samt brott mot de begränsningar som gäller resgods och ilgods. I det avsnitt som gäller befordran av passagerare föreskrivs också om biljettförsäljning, färd- och platsbiljetter, biljetternas giltighetstid och förlängning av den, biljetternas giltighet, passagerare utan biljett, barn som passagerare, rabattpriser, seriebiljetter, bokning av en hel kupé, biljettkontroll under resan samt om handbagage.

I artiklarna 3—10 föreskrivs om godsbe-  
fordran. Artiklarna innehåller bestämmelser

om godsbe-  
fordran, gods som inte tas emot för befordran, gods som befordras enligt specialvillkor, tillsynsmän, befordringsskyldighet, fraktsedel, leveransintresse samt om ingående av befordringsavtal. Enligt artikel 3 i befordringsvillkoren tillämpas villkoren på befordran av gods som sänds med fraktsedlar för samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland. Sådant gods som inte tas emot för befordran förtecknas i artikel 4. Enligt artikel 5 befordras farliga ämnen och gods som snabbt förfärs enligt de tillämpliga bestämmelserna om befordran av dem. Enligt artikel 6 skall en tillsynsman följa med gods som omnämns på de ställen i befordringsvillkoren som gäller den. I artikel 7 och 8 ingår bestämmelser om den befordringsskyldighet som de avtalslutande parternas järnvägar har när vissa villkor är uppfyllda. I artiklarna föreskrivs om fraktsedelns innehåll och form, befordringshastigheten, ifyllning och korrigering av fraktsedeln, gods som befordras med en fraktsedel samt om vidarebefordran av gods. Artikel 9 i befordringsvillkoren innehåller bestämmelser om deklaration av leveransintresse för gods och artikel 10 bestämmelser om ingående av befordringsavtal. Ett befordringsavtal anses ha ingåtts då avsändningsstationen har tagit emot godset med tillhörande fraktsedlar för befordran.

Finlands gällande järnvägstransportlag innehåller inte några sådana detaljerade bestämmelser om befordran av passagerare och resgods. Mera detaljerade bestämmelser om inrikestrafiken ingår i VR Aktiebolags transportvillkor för persontrafiken.

Enligt 19 § i järnvägstransportlagen har ett järnvägsföretag i regel en skyldighet att transportera passagerare och deras handba-

gage. I 2 mom. i paragrafen förtecknas de undantag då det dock inte föreligger någon transportskyldighet. Transportskyldigheten gäller inte resgods. Enligt lagens 20 § får en passagerare ta med sig en skälig mängd handbagage.

Ansvaret för handbagaget fastställs enligt 11 § i lagen om ansvar i spårtrafik. Med stöd av paragrafen ersätts skador på kläder som en resande har burit på sig samt på handresgods, personliga bruksföremål och djur som resanden har haft med sig.

Bestämmelser om återbetalning av biljetts pris ingår i VR Aktiebolags egna transportvillkor för persontrafiken.

Bestämmelser om ansvaret för skada som passagerarens handbagage eller resgods förorsakat ingår i 7 § i järnvägstransportlagen. Enligt paragrafen fastställs ansvaret i enlighet med skadeståndslagen (412/1974).

I järnvägstransportlagen begränsas eller förbjuds inte direkt befordran av gods av visst slag som handbagage eller resgods. Vissa begränsningar ingår dock i lagstiftningen om transport av farliga ämnen på järnväg. Med stöd av järnvägstransportlagen får handbagage och resgods vid behov undersökas och avlägsnas från tåget, om det konstateras förorsaka fara för människors hälsa, för miljön eller för egendom. Undersökningen får utföras endast av en med stöd av lag därtill berättigad tjänsteman eller av en person med polisbefogenheter, och undersökningen förutsätter närvaro av ett vittne och upprättande av ett protokoll om undersökningen.

I järnvägstransportlagen begränsas eller förbjuds inte direkt transport av gods av visst slag. Begränsningarna och förbuden härrör från lagstiftningen om transport av farliga ämnen på järnväg. Vid befordran av gods är det möjligt att vidta motsvarande åtgärder som då handbagage eller resgods befordras. I lagen ingår inte några bestämmelser om åtgärder inför exceptionella situationer. I fråga om dem tillämpas under transporten de allmänna principerna om force majeure. Eftersom det inte föreligger någon skyldighet att befordra gods, finns det inte något hinder för vägran att ta emot något för befordran av exceptionella skäl.

#### *Artiklarna 11—32. Bestämmelser om ansvar, befordringsavgifter, befordringsavtal och utlämnande av gods*

Artiklarna 11—32 i befordringsvillkoren innehåller i stor utsträckning bestämmelser på lagnivå om bl.a. parternas ansvar, befordrings- och straffavgifter, befordringsavtal, leveransfrister och utlämnande av gods. I artiklarna föreskrivs om ansvaret för uppgifterna på fraktsedeln, föreläggande av straffavgifter och åtgärder beträffande överlast, beräkning och betalning av befordringsavgifter, utlämnande av gods till mottagaren samt om leveransfrister. Artiklarna innehåller dessutom föreskrifter om bibehållande av vagnarnas tillstånd och om ändring av befordringsavtalet. Avsändaren och mottagaren har rätt att ändra befordringsavtalet. En ändring av avtalet verkställs på basis av en skriftlig anvisning av avsändaren eller mottagaren.

I artiklarna 21—23 i befordringsvillkoren föreskrivs om hinder för befordran, hinder för utlämnande av gods och om kvarhållande av gods. Om ett hinder för befordran av godset uppkommer kan järnvägsföretaget enligt artikel 21 besluta om man skall anhålla om anvisningar av avsändaren eller befordra godset till bestämmelsestationen genom att ändra transportrutten. Har det uppkommit ett hinder för utlämnande av godset är personalen vid den station som konstaterat hindret skyldig att förfara i enlighet med bestämmelserna i artikel 22. Enligt artikel 23 har ett järnvägsföretag rätt att kvarhålla gods som säkerhet för de avgifter för försändelsen som föranleds av befordringsavtalet.

I artiklarna 24—27 i befordringsvillkoren föreskrivs om järnvägarnas ansvar. Bestämmelser om järnvägsföretagens gemensamma ansvar ingår i artikel 24, bestämmelser om ansvarets omfattning i artikel 25, bestämmelser om begränsning av ansvaret vid skada orsakad av speciella omständigheter i artikel 26 och bestämmelser om begränsning av ansvaret vid viktförlust hos ilgods och gods i artikel 27.

I artiklarna 28 och 29 föreskrivs om gods som gått förlorat, upphittats eller skadats samt om fastställelse av gods som gått förlorat, upphittats eller skadats. Enligt artikel 28 anses resgods ha gått förlorat om det inte utlämnats åt en person som uppvisar fraktse-

deln för resgodset inom tio dygn. Bestämmelser om resgods, ilgods eller gods som delvis gått förlorat eller skadats ingår i artikel 29.

I artiklarna 30—32 föreskrivs om ersättningsbeloppet. Bestämmelser om ersättningsbeloppet då resgods, ilgods eller gods gått förlorat ingår i artikel 30. Om resgods, ilgods eller gods har skadats skall järnvägsföretaget ersätta den person som har rätt att disponera över godset för godsets värdesänkning i enlighet med artikel 31. Ersättningsbeloppet har i artikeln bundits till det ersättningsbelopp som betalas då gods gått förlorat. Järnvägsföretaget åläggs att i enlighet med artikel 32 betala ersättning till den person som har rätt att disponera över godset när leveransfristen överskrids. I 1 § i artikeln anges hur ersättningen beräknas på frakten för den befordringssträcka som handhas av järnvägen som orsakat förseningen vid en försening som inte orsakat någon skada. Om förseningen har orsakat skada fastställs ersättningen enligt 2 § i artikeln.

I järnvägstransportlagen anges inte direkt vid vilken tidpunkt ett transportavtal har ingåtts. I lagen föreskrivs om mottagande av gods för transport och om när järnvägsföretagets ansvar börjar. Ansvaret för de uppgifter som ges på fraktsedeln har inte fastställts i järnvägstransportlagen och inte heller följderna vid en felaktig anmälan.

I den finska lagstiftningen ingår inte några bestämmelser om lastning och lossning av gods, packning, emballering och om fastställande av vikt och antal kolli, förutom när det gäller transport av farliga ämnen. Instruktionerna ingår i de anvisningar som VR Aktiebolag gett.

Utlämnande av gods till mottagaren regleras i 12 § i järnvägstransportlagen. Enligt paragrafen skall godset lämnas ut till mottagaren på bestämmelseorten mot kvittering och betalning av de fordringar järnvägsföretaget har enligt transportavtalet, om inte något annat har överenskommit. Mottagaren har rätt att vägra ta emot godset, om järnvägsföretaget inte utför en granskning som mottagaren kräver för att en skada som har förorsakats godset skall kunna konstateras.

Frågan om ändring av transportavtal regleras i 11 § i järnvägstransportlagen. Enligt paragrafen har avsändaren rätt att före överlä-

telsen till mottagaren bestämma över godset genom att avbryta transporten eller bestämma att godset skall överlåtas till en ny mottagare. Järnvägsföretagaren och avsändaren kan också komma överens om något annat i fråga om övergången av rätten att förfoga över godset. Den som ger en order om en ändring ansvarar för de kostnader och den skada ändringen orsakar.

I järnvägstransportlagen ingår inte några bestämmelser om hinder för befordran och utlämnande av gods. I järnvägstransportlagen ingår inte heller några bestämmelser om rätten att kvarhålla gods. Ett villkor för att gods och resgods skall kunna överlåtas är att de fordringar som grundar sig på järnvägsföretagets transportavtal har betalats.

När det gäller ansvarets omfattning avviker befordringsvillkoren inte från järnvägstransportlagen. I befordringsvillkoren ingår dock en större möjlighet att befrias från ansvaret. Det finns flera särskilda skäl för att befrias från ansvar och de är mer detaljerade än i järnvägstransportlagen.

Bestämmelserna i befordringsvillkoren om gods och resgods som gått förlorat och om upphittande av gods och resgods motsvarar i huvudsak bestämmelserna i järnvägstransportlagen. Bestämmelserna om ersättningsbeloppen motsvarar i fråga om gods som gått förlorat eller skadats i huvudsak bestämmelserna i järnvägstransportlagen. Regleringen avviker dock från varandra på så sätt att i järnvägstransportlagen har ersättningsbeloppet begränsats till ett maximibelopp. I befordringsvillkoren ingår inte någon motsvarande begränsning. Likaså finns det skillnader i fråga om fastställandet av den ersättning som skall betalas då leveransfristen överskrids.

#### *Artiklarna 33—36. Bestämmelser om ersättningsanspråk och rätten att föra talan*

Artiklarna 33—36 i befordringsvillkoren innehåller bestämmelser om ersättningsanspråk och rätten att föra talan. Vem som har rätt att framställa ersättningsanspråk på basis av befordringsavtalet fastställs i enlighet med artikel 33. I artikeln fastställs dessutom vem anspråket skall framställas till, vilka utredningar som skall företas i samband med er-



sättningsanspråket och hur stora ersättningsanspråk som inte godkänns. Enligt artikel 34 får talan mot järnvägsföretaget på grund av befodringsavtalet föras av den som har rätt att framställa ersättningsanspråk till järnvägsföretaget. Enligt artikel 35 upphör rätten att på grund av befodringsavtalet framställa ersättningsanspråk eller föra talan mot järnvägsföretaget då den person som har rätt att disponera över godset har mottagit godset. Ersättningsanspråk och talan mot järnvägsföretag kan enligt artikel 36 framställas inom ett år.

I järnvägstransportlagen ingår inte några bestämmelser om ersättningsanspråk och framställande av dem eller om talan. Bestämmelser om när rätten att föra talan upphör ingår i bestämmelsen om reklamation i 33 § i järnvägstransportlagen. Till innehållet avviker paragrafen från motsvarande bestämmelse i befodringsvillkoren.

Regleringen om preskribering motsvarar varandra till sina grundläggande principer. I järnvägstransportlagen ingår dock en bestämmelse om att uppsåt och grov oaktsamhet leder till att preskriptionstiden förlängs. Dessutom avviker konsekvenserna av avbrytande av preskriptionstiden från varandra.

#### *Artiklarna 37—39. Bestämmelser om regressrätt*

I artikel 37 i befodringsvillkoren föreskrivs om regressrätten i fråga om ersättning som betalats för resgods, ilgods eller gods som gått förlorat helt eller delvis eller som skadats. I artikeln bestäms om den regressrätt som de avtalsslutande parternas järnvägsföretag har gentemot det andra järnvägsföretaget som deltagit i befodran. Bestämmelser om ett järnvägsföretags regressrätt ingår i artikel 38 och bestämmelser om järnvägsföretagens ömsesidiga regresskrav i artikel 39.

Regressrätten gentemot det andra järnvägsföretag som deltagit i befodran fastställs i järnvägstransportlagen i enlighet med 32 §. I fråga om ansvarsgrunden motsvarar paragrafen i huvudsak motsvarande bestämmelser i befodringsvillkoren. I järnvägstransportlagen ingår dock inte några processuella bestämmelser.

#### *Artikel 40. Tillämpande av nationell lagstiftning*

Om regler eller bestämmelser som skall tillämpas på järnvägsbefodran saknas tillämpas enligt artikel 40 den nationella lagstiftningen i det land på vars område befodran sker.

#### *Bilagor till befodringsvillkoren*

Befodringsvillkoren omfattar 16 tekniska bilagor. Bilagorna innehåller modeller av de biljetter som används i samtrafiken (bilaga 1), modeller av fraktsedlar för resgods och ilgods (bilaga 2 och 3), bestämmelser om transport av bilar i passagerartåg (bilaga 4), bestämmelser om transport av containrar (bilaga 5), bestämmelser om transport av lättfördärvligt gods (bilaga 6), modeller av fraktsedlar och resesedlar (bilaga 7, 8 och 9), en modell av en vagnförteckning för vagnar som transporteras med en enda fraktsedel i ett heltåg eller i en vagngrupp och anvisningar om hur vagnförteckningen skall fyllas i (bilaga 10), bestämmelser om transitering av gods på järnväg via Ryssland och/eller Finland (bilaga 11), anvisningar om försegling av vagnar (bilaga 12), en modell av en anmälan om en bil, traktor eller någon annan apparat som drivs med egen maskinkraft (bilaga 13), modell av ett öppningsprotokoll om att en vagn, container, bil, traktor eller någon annan apparat som drivs med egen maskinkraft har utsatts för en gräns-, tull-, hälso-, växtskydds- eller andra kontroller (bilaga 14), anvisningar om hur vagnarnas skick bevaras vid lastning, lossning och bytesarbeten (bilaga 15) samt en modell om en föreskrift om att ett transportavtal skall ändras (bilaga 16).

## **2. Lagförslag**

**1 §. Ikraftsättande.** I 1 § i förslaget ingår en sedvanlig ikraftträdandebestämmelse genom vilken de bestämmelser i befodringsvillkoren som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft. För de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen redogörs närmare i det avsnitt som gäller behovet av riksdagens samtycke. Befodringsvillkoren skall tillämpas på befodran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mel-

lan Finland och Ryssland.

**2 §. Vissa bestämmelser som inte publiceras.** Bilagorna till befordringsvillkoren är tekniska dokument om hur samtrafiken skall ordnas i praktiken. De innehåller i huvudsak modeller av biljetter och fraktsedlar samt containerförteckningar och andra förteckningar. De kräver inte ett godkännande av riksdagen. Därför anses det inte vara nödvändigt eller ändamålsenligt att publicera dem i författningssamlingen. Enligt förslaget skall bilagorna finnas till tillgängliga på finska och svenska vid kommunikationsministeriet.

**3 §. Ikraftträdande.** Lagen föreslås träda i kraft vid en tidpunkt som bestäms genom förordning av republikens president.

### 3. Ikraftträdande

Avsikten är att befordringsvillkoren skall träda i kraft samtidigt som lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i befordringsvillkoren som hör till området för lagstiftningen. Avsikten är att villkoren skall börja tillämpas 30 dagar efter de avtalsslutande parternas sista meddelande om ikraftsättandet. Om lagens ikraftträdande föreskrivs genom förordning av republikens president.

### 4. Behovet av riksdagens samtycke

Enligt 94 § 1 mom. i grundlagen godkänner riksdagen bl.a. fördrag och andra internationella förpliktelser som innehåller sådana bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis täcker riksdagens i grundlagen avsedda befogenhet att godkänna internationella förpliktelser alla materiella bestämmelser om internationella förpliktelser som hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna i en förpliktelse skall anses höra till området för lagstiftningen om de gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, om de i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter, om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen skall regleras i lag, om det finns lagbestämmelser om den sak som lagen gäller eller om det enligt rådande uppfattning i Finland skall lag-

stiftas om saken. Detta är fallet oavsett om bestämmelsen strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd). Befordringsvillkoren innehåller bestämmelser som inverkar direkt på de rättigheter och skyldigheter som de avtalsslutande parterna eller annars deltagande instanser har i järnvägstransporter.

Villkoren för befordran innehåller flera bestämmelser som hör till området för lagstiftningen. Bestämmelserna gäller bl.a. inspektion av resgods och handbagage, resgods och handbagage som går förlorat eller skadas, järnvägsföretagets befordringsskyldighet, befordringsavtal, utlämnande av gods, hinder för befordran, kvarhållande av resgods och gods, järnvägsföretagets ansvar och ersättningsskyldighet, ersättningsbelopp och ersättningsanspråk samt talan och regressrätt. Bestämmelserna avviker till vissa delar från den nationella lagstiftningen. Sådana bestämmelser är t.ex. artikel 20 om ändring av befordringsavtalet, artikel 21 om hinder för befordran och artikel 22 om utlämnande av gods samt artiklarna 24—27 om järnvägsföretagets ansvar, ansvarets omfattning och begränsningar av ansvaret. Likaså avviker artiklarna 31 och 32 om järnvägsföretagets ersättningsskyldighet och artikel 33 om ersättningsanspråk från den nationella lagstiftningen. Till vissa delar innehåller den nationella lagstiftningen inte någon reglering som motsvarar bestämmelserna i befordringsvillkoren. Några bestämmelser om t.ex. hinder för befordran och utlämnande ingår varken i järnvägstransportlagen eller i någon annan nationell lag.

Enligt vissa bestämmelser som gäller brott mot befordringsvillkoren skall åtgärder vidtas enligt den nationella lagstiftningen i det avtalsslutande land där brottet upptäcktes. En sådan bestämmelse ingår bl.a. i 2 § i artikel 4. Till den nationella lagstiftningen hänvisas också bl.a. i 3 § i artikel 16, enligt vilken godset anses ha utlämnats till mottagaren om godset enligt den nationella lagstiftningen har utlämnats till tullen eller annan myndighet.

Följande bestämmelser i villkoren innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen.

*Artikel 2. Befordran av passagerare, resgods och ilgodset*

I 4 § föreskrivs om inspektion av resgods och handbagage. Passageraren skall iaktta tullens och övriga myndigheters bestämmelser som gäller inspektionen av passageraren själv och dennes resgods och handbagage. Passageraren skall vara närvarande vid inspektionen av resgodset och handbagaget. Järnvägsföretaget ansvarar inte för följder av att passageraren inte har iakttagit dessa bestämmelser.

I 23 och 24 § i artikeln föreskrivs om följderna vid brott mot de begränsningar som gäller handbagage. Enligt 23 § i artikeln har järnvägsföretaget, om det misstänker brott mot bestämmelserna i 22 § om förbjudna föremål i passagerarvagnen, rätt att inspektera handbagaget enligt den nationella lagstiftningen. Om järnvägsföretaget konstaterar brott mot bestämmelserna i 19 och 20 § om befordran av handbagage och bestämmelserna i 22 § om förbjudna föremål i passagerarvagnen vidtar det åtgärder enligt den nationella lagstiftningen. Enligt 24 § i artikeln skall passageraren ersätta alla skador som han eller hon har orsakat genom att medföra handbagaget.

I 26 § i artikeln föreskrivs om ansvar för skada på vagnen. Enligt paragrafen skall en passagerare ersätta vagnens ägare för alla skadorna om han eller hon skadar tågagnen.

I 43 och 44 § i artikeln föreskrivs om följderna vid brott mot de begränsningar som gäller resgodset. Om järnvägsföretaget misstänker brott mot bestämmelserna i 34 § om begränsningar som gäller resgodset har företaget rätt att inspektera resgodset enligt den nationella lagstiftningen. Om brott mot bestämmelserna i 34 § har konstaterats är den person som sänt resgodset skyldig att betala inspektionsavgiften för resgodset. Därutöver är han eller hon skyldig att betala en femdubbel befodringsavgift som straffavgift för befodringssträckan som sköts av det järnvägsföretag som upptäckte brottet mot bestämmelserna, ifall den nationella lagstiftningen i ifrågavarande järnvägs hemland så kräver. Den person som sänt resgodset skall också ersätta alla de skador som brottet mot bestämmelserna i 34 § har orsakat järnvägen. I fråga om resgods vidtas åtgärder enligt den

nationella lagstiftningen i det land vars järnväg upptäckte brottet mot bestämmelserna.

Avsändaren av ilgodset ansvarar för att bestämmelserna i paragrafen iakttas. I 60 och 61 § i artikeln föreskrivs om följderna vid brott mot de begränsningar som gäller ilgodset. Om järnvägsföretaget misstänker brott mot bestämmelserna i 53 § om begränsningar som gäller ilgodset har företaget rätt att inspektera ilgodset enligt den nationella lagstiftningen. Om brott mot bestämmelserna i 53 § har konstaterats är den person som sänt ilgodset skyldig att betala inspektionsavgiften för ilgodset. Därutöver är han eller hon skyldig att betala en femdubbel befodringsavgift för ilgodset som straffavgift för befodringssträckan som sköts av det järnvägsföretag som upptäckte brottet mot bestämmelserna, ifall den nationella lagstiftningen i ifrågavarande järnvägs hemland så kräver. Den person som sänt ilgodset är också skyldig ersätta järnvägen för alla de skador som brottet mot bestämmelserna i 53 § har orsakat järnvägen. I fråga om ilgods vidtas också åtgärder enligt den nationella lagstiftningen i det land vars järnväg upptäckte brottet mot bestämmelserna.

*Artikel 4. Gods som inte tas emot för befordran*

Föremål och annat gods som inte tas emot för befordran förtecknas i artikel 4 i befodringsvillkoren.

I fråga om sådant gods som inte får befodrars vidtas enligt 2 § i artikeln åtgärder enligt den nationella lagstiftningen i det land vars järnväg upptäckte brottet mot bestämmelserna.

*Artikel 5. Gods som befodrars enligt specialvillkor*

I artikel 5 föreskrivs om gods som befodrars enligt specialvillkor. I 1 § i artikeln föreskrivs om befordran av farliga ämnen. Farliga ämnen befodrars i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland enligt tillämpliga bestämmelser om befordran av farliga ämnen. Om gods som skall befodrars enligt specialvillkor har tagits emot för befordran under sitt rätta namn, men utan att specialvillkoren iakttagits, kan befordran av godset

avbrytas enligt bestämmelserna i artikeln. Åtgärder vidtas enligt lagstiftningen i det land där godsbefordran har avbrutits.

#### *Artikel 7. Järnvägens befordringsskyldighet*

Enligt 1 § i artikeln är de järnvägsföretag som ägs av de avtalsslutande parterna skyldiga att befordra allt gods som det är tillåtet att befordra enligt befordringsvillkoren, om avsändaren iakttar bestämmelserna i befordringsvillkoren och om befordran inte förhindras av sådana omständigheter som järnvägen inte kan undvika eller avlägsna. I 4 § i artikeln föreskrivs om exceptionella situationer. Om allmänt intresse eller orsaker i samband med järnvägens trafikkontroll så kräver eller om det uppstår omständigheter som järnvägen inte kan förhindra och som inte kan avlägsnas av järnvägsföretaget, kan järnvägsföretaget bestämma att trafiken helt eller delvis skall avbrytas. På samma villkor kan järnvägsföretaget bestämma att vissa typer av gods tillfälligt inte tas emot för befordran eller tas emot för befordran på vissa villkor eller att befordran av vissa typer av gods tillfälligt ges förtur. Det järnvägsföretag som har ställt upp begränsningen är skyldigt att skriftligen meddela det andra järnvägsföretaget om detta senast sju dygn innan begränsningen träder i kraft samt också informera i god tid om att begränsningen upphävs. Båda järnvägsföretagen kan vägra att ta emot gods för befordran om befordran har begränsats genom ovannämnda bestämmelser.

#### *Artikel 10. Ingående av befordringsavtal*

Enligt artikeln anses ett befordringsavtal ha ingåtts då avsändningsstationen har tagit emot godset med tillhörande fraktsedlar för befordran. Den stämplade fraktsedeln är ett bevis på att ett befordringsavtal har ingåtts.

#### *Artikel 11. Ansvar för uppgifterna på fraktsedeln. Straffavgifter. Åtgärder beträffande överlast*

I 1 och 2 § i artikeln föreskrivs om ansvaret för de uppgifter som antecknats på fraktsedeln. Enligt 1 § i artikeln ansvarar avsändaren för att uppgifterna och anmärkningarna som antecknats på fraktsedeln är korrekta.

Avsändaren ansvarar för alla följder om dessa uppgifter och anmärkningar är felaktiga, ofullständiga eller antecknade i något annat fält än det som är reserverat för dem på fraktsedeln. I 2 § i artikeln föreskrivs om kontroll av en försändelse. Järnvägsföretaget har rätt att enligt nationell lagstiftning kontrollera om försändelsen motsvarar uppgifterna som antecknats på fraktsedeln. Försändelsen får inspekteras enligt nationell lagstiftning under befordran om det är en förutsättning för trafik- eller godssäkerheten eller om myndigheterna så kräver. Om man vid inspektionen på avsändningsstationen konstaterar att försändelsen inte motsvarar uppgifterna på fraktsedeln returneras den lastade vagnen eller containern tillsammans med fraktsedeln till avsändaren för att en ny fraktsedel skall upprättas.

#### *Artikel 13. Leveransfrister*

Artikeln innehåller detaljerade bestämmelser om leveransfristerna separat för ilgods och separat för fraktgods. Befordringstiden räknas börja kl. 00:00 dagen efter den dag då godset tagits emot för befordran. Om godset lagras före sändningen räknas leveransfristen från kl. 00:00 dagen efter den dag som definierats som lastningsdag för godset.

I 3 § i artikeln ingår bestämmelser om avbrott i räkningen av leveransfristen och i 4 § bestämmelser om leveransfristen för överdimensionerat gods. I 5 § i artikeln föreskrivs om när en befordran anses ha genomförts inom utsatt tid.

#### *Artikel 14. Förpackning och emballage*

Enligt 1 § i artikel 14 i befordringsvillkoren ansvarar avsändaren för alla följder av att förpackningen eller emballaget saknas eller är bristfälligt. Enligt 4 § i artikeln är avsändaren skyldig att ersätta skador som orsakats järnvägen på grund av underlåtenheten att iaktta bestämmelserna, om han eller hon inte har iakttagit lastningsbestämmelserna.

#### *Artikel 15. Handlingar som skall bifogas för tull- och andra myndighetsformaliteter*

Enligt 2 § i artikeln ansvarar avsändaren

för följderna av att handlingar saknas eller uppgifterna i handlingarna är otillräckliga eller felaktiga. Järnvägsföretaget ansvarar för följderna av att dokumentationen som avsändaren bifogat till fraktsedeln har förkommit.

#### *Artikel 16. Utlämnande av gods till mottagaren*

I artikeln föreskrivs om utlämnande av gods till mottagaren. Enligt 1 § i artikeln är järnvägsföretaget skyldigt att mot kvittering utlämna fraktsedeln och godset till mottagaren på bestämelsestationen efter att alla avgifter på fraktsedeln har betalats och tullmyndigheterna gett sin tillåtelse till utlämningen. Mottagandet av fraktsedeln förpliktar mottagaren att till järnvägsföretaget betala alla avgifter som framgår ur fraktsedeln. Frakten enligt fraktsedeln skall betalas till fullo även om en del av godset ännu saknas. Mottagaren har då rätt att få tillbaka frakten som betalats för godset som saknas genom skadeståndsförfarande. Om en del av de kollar som antecknats på fraktsedeln och som befordrats som styckegods saknas då godset utlämnas görs en anteckning om mängden gods som utlämnas på fraktsedeln.

Enligt 2 § i artikeln utlämnas godset till mottagaren enligt gällande bestämmelser vid bestämelsejärnvägen. Gods som lastats av avsändaren och som anländer till bestämelsestationen på det sätt som föreskrivs i paragrafen utlämnas till mottagaren utan att försändelsen inspekteras. Enligt 3 § i artikeln anses godset ha utlämnats till mottagaren om godset enligt den nationella lagstiftningen har utlämnats till tullen eller någon annan myndighet.

#### *Artikel 20. Ändring av befodringsavtalet*

Enligt 1 § i artikeln kan avsändaren och mottagaren ändra befodringsavtalet. Avsändaren kan ändra befodringsavtalet på det sätt som föreskrivs i 2 § och mottagaren på det sätt som föreskrivs i 3 §. Mottagaren har rätt att ändra befodringsavtalet först då godset har anlånt till bestämelsejärnvägens gränsstation.

Enligt 4 § i artikeln upphör avsändarens rätt att ändra befodringsavtalet då mottagaren fått fraktsedeln eller godset har anlånt till

bestämelsejärnvägens mottagande gränsstation, som av mottagaren har fått en skriftlig anvisning om ändring eller ett telegram eller telefax från bestämelsestationen om ändring av befodringsavtalet.

Enligt 9 § i artikeln har järnvägsföretaget rätt att vägra eller avhålla sig från att verkställa en anvisning om ändring av befodringsavtalet i de fall som räknas upp i paragrafen. Järnvägsföretaget skall meddela avsändaren eller mottagaren om saken.

#### *Artikel 21. Hinder för befordran*

Enligt 1 § i artikeln beslutar järnvägsföretaget när ett hinder uppkommer om man skall anhålla om anvisningar av avsändaren eller befordra godset till bestämelsestationen genom att ändra transportrutten. Järnvägsföretaget har rätt att uppbära frakt för den ändrade transportrutten och tillämpa en motsvarande tidsfrist för befordran, utom i fall då transportrutten ändras av orsaker som beror på järnvägen.

#### *Artikel 22. Hinder för utlämnande av gods*

Artikeln innehåller bestämmelser om hinder för utlämnande av gods. I 1 § i artikeln föreskrivs om hur man skall gå till väga om det på bestämelsestationen inte finns någon mottagare eller mottagaren vägrar att ta emot godset eller det uppkommer något annat hinder för utlämnandet som orsakas av mottagaren. Om mottagaren har vägrat att ta emot godset har avsändaren rätt att lämna anvisningar för godset även om han eller hon inte kan uppvisa fraktsedelns duplett. Om mottagaren återtar sin vägran att ta emot godset utlämnas godset till denne, ifall inte stationen där hindret för utlämnandet uppkommit har fått andra anvisningar av avsändaren. Avsändaren skall omedelbart meddelas om att godset har utlämnats. Avsändaren kan på fraktsedeln meddela att godset returneras till honom eller henne utan vidare tilläggsanvisningar, ifall hinder för utlämnandet uppkommer.

Enligt 2 § i artikeln tillämpas i andra hand nationell lagstiftning på de fall som anges i paragrafen. Paragrafen innehåller mycket detaljerade bestämmelser om förfarandet.

*Artikel 23. Kvarhållande av resgods, ilgods och gods*

I artikel 23 föreskrivs om kvarhållande av resgods, ilgods och gods. Enligt artikeln har järnvägsföretaget rätt att kvarhålla resgods, ilgods eller gods som säkerhet för alla avgifter för försändelsen i fråga som föranleds av befodringsavtalet. Denna rätt gäller så länge resgodset, ilgodset eller godset är i förvar hos järnvägsföretaget. Kvarhållandet sker enligt den nationella lagstiftningen i det land där resgodset, ilgodset eller godset borde ha utlämnats till mottagaren.

*Artikel 24. Järnvägsföretagens gemensamma ansvar*

I artikel 24 föreskrivs om det gemensamma ansvar som järnvägsföretaget i avsändningslandet och järnvägsföretaget i bestämmelseslandet har. Enligt artikeln ansvarar avsändningslandets järnvägsföretag, som har tagit emot resgods, ilgods eller gods för befordran, för genomförandet av befodringsavtalet under hela befodrningen fram till det resgodset, ilgodset eller godset utlämnas till mottagaren. Då resgods, ilgods eller gods med tillhörande befodringshandlingar tas emot av avsändningslandets järnvägsföretag blir bestämmelseslandets järnvägsföretag delaktigt i befodringsavtalet och förbinder sig till av avtalet föranledda skyldigheter. Järnvägsföretagens ansvar upphör då resgodset, ilgodset eller godset har utlämnats till mottagaren på bestämmelsestationen.

*Artikel 25. Ansvarets omfattning*

Enligt 1 § i artikeln ansvarar järnvägsföretaget enligt befodringsvillkoren för överskridande av den utsatta tiden för befordran av ilgods och gods och för skada som förorsakas av att resgodset, ilgodset och godset helt eller delvis förkommer eller skadas, från den tidpunkt då godset tas emot för befordran tills det utlämnas till mottagaren. I 2 och 3 § i artikeln föreskrivs om de situationer då järnvägsföretaget befrias från ansvar. I 4 § i artikeln föreskrivs om de situationer då järnvägsföretaget inte är ansvarigt.

*Artikel 26. Begränsning av ansvaret vid skada orsakad av speciella omständigheter*

I artikel 26 föreskrivs om begränsningen av ansvaret vid skada orsakad av speciella omständigheter. I 1 § i artikeln föreskrivs om de omständigheter på basis av vilka järnvägsföretaget befrias från ansvar för sådan skada som uppkommit under befordran av resgods, ilgods eller gods. Enligt paragrafen befrias järnvägsföretaget från ansvar bl.a. om godsets emballage är bristfälligt eller om föremål som inte får befodras har sänts som resgods eller ilgods. Dessutom innehåller paragrafen åtta andra detaljerade grunder för begränsningen av järnvägsföretagets ansvar.

Enligt 2 § i artikeln anses skadan ha orsakats av de speciella omständigheter som förtecknas i 1 § om inte den som har rätt att disponera över resgodset, ilgodset eller godset kan påvisa någon annan orsak till skadan.

*Artikel 27. Begränsning av ansvaret vid vikt-förlust hos ilgods och gods*

I artikel 27 föreskrivs om begränsningen av ansvaret vid vikt-förlust hos ilgods och gods. I 1 § i artikeln ingår bestämmelser om minskningsmånerna för ilgods och gods som på grund av sin speciella beskaffenhet har en benägenhet till vikt-förlust under befordran. I fråga om sådant gods och ilgods ansvarar järnvägsföretaget endast för den del av vikt-förlusten som överskrider de i paragrafen förtecknade minskningsmånerna, oberoende av befodringssträckan.

Enligt 2 § i artikeln tillämpas den begränsning av ansvaret som anges i § 1 inte om ilgodsets eller godsets avsändare eller mottagare kan bevisa att vikt-förlusten har orsakats av järnvägsföretaget.

*Artikel 28. Resgods, ilgods eller gods som går förlorat. Upphittande av resgods, ilgods eller gods som gått förlorat*

I artikel 28 föreskrivs om resgods, ilgods och gods som gått förlorat och om upphittande av dessa. Enligt 1 § i artikeln anses resgods ha gått förlorat om det inte utlämnats åt en person som uppvisar fraktsedeln för res-

godset inom tio dygn efter att tåget med vilket resgodset borde ha befordrats har anlänt. Ilgods anses ha gått förlorat om det inte har utlämnats till mottagaren eller getts åt denne att disponera inom tio dygn räknat från utgången av tidsfristen enligt 59 § i artikel 2 i befordringsvillkoren. Gods anses ha gått förlorat om det inte har utlämnats till mottagaren på dennes begäran inom 30 dygn räknat från utgången av leveransfristen.

I 2 § i artikeln bestäms att efter att ha erhållit ersättning för resgods, ilgods eller gods som gått förlorat kan den som berättigats till ersättning skriftligen kräva att järnvägen meddelar honom eller henne om godset upphittas inom ett år efter att skadeersättningen utbetalats.

När den som erhållit ersättning har fått meddelande om att godset har upphittats, kan han eller hon enligt 3 § i artikeln inom 30 dygn kräva att godset utlämnas till honom eller henne på någon station längs transportrutten. Han eller hon har rätt att kräva skadeersättning för överskridande av leveransfristen för ilgods eller gods.

Enligt 4 § i artikeln har järnvägsföretaget rätt att disponera över resgodset, ilgodset och godset enligt den nationella lagstiftningen, om det skriftliga kravet som omnämns i 2 § eller kravet på utlämnande inom 30 dygn enligt 3 § inte har lämnats eller om godset som gått förlorat upphittas mer än ett år efter att skadeersättningen utbetalats.

*Artikel 29. Fastställelse av resgods, ilgods eller gods som delvis gått förlorat eller skadats*

I artikel 29 föreskrivs om fastställelse av gods som delvis gått förlorat eller skadats. Enligt 1 § i artikeln skall järnvägsföretaget kontrollera godsets tillstånd och vid behov också dess vikt samt omedelbart upprätta ett kommersiellt inspektionsprotokoll om järnvägsföretaget upptäcker eller om den som har rätt att disponera över godset påstår att gods har skadats eller delvis gått förlorat. Den person som har rätt att disponera över godset kan vägra att ta emot godset innan man upprättat ett inspektionsprotokoll över att godset skadats eller delvis gått förlorat. Om järnvägsföretaget inte upprättar ett inspektionsprotokoll kan den som har rätt att disponera över godset vägra att ta emot godset, även

om han eller hon har tagit emot fraktsedeln och betalat befordringsavgifterna.

*Artikel 30. Ersättning då resgods, ilgods eller gods gått förlorat helt eller delvis*

I artikel 30 föreskrivs om ersättningsbeloppet då resgods, ilgods eller gods gått förlorat helt eller delvis. I 1 § i artikeln föreskrivs att om resgods eller gods som är avsett för personligt bruk eller annan användning som inte avser företagsverksamhet har gått förlorat helt eller delvis och inget leveransintresse deklarerats ersätter järnvägsföretaget den saknade mängden av bruttovikten enligt ett kilopris på 3 euro.

Enligt 2 § i artikeln skall järnvägsföretaget ersätta värdet på godset som gått förlorat till det belopp som leveransintresset uppgår till eller det belopp som motsvarar den del av godset som gått förlorat, dock högst till godsets gängse värde, om godset har gått förlorat helt eller delvis och leveransintresse har deklarerats. Den ersättning som betalas för gods som gått förlorat helt eller delvis får inte överskrida godsets gängse värde.

Järnvägsföretaget är inte skyldigt att ersätta avsändaren eller mottagaren för sådana kostnader och förluster som inte orsakats av befordringsavtalet.

*Artikel 31. Ersättning då resgods, ilgods eller gods har skadats*

I artikel 31 föreskrivs om ersättningsbeloppet då gods har skadats. Enligt 1 § i artikeln skall järnvägsföretaget ersätta den person som har rätt att disponera över godset för godsets värdesänkning, utan att ersätta övriga skador.

I 2 § i artikeln föreskrivs om ersättningen då gods för vilket har deklarerats leveransintresse skadas. Enligt paragrafen skall järnvägsföretaget betala en ersättning som motsvarar värdesänkningen, dock högst till det belopp som det deklarerade leveransintresset uppgår till.

*Artikel 32. Ersättning när leveransfristen för ilgods eller gods överskrids*

I artikel 32 föreskrivs om ersättningsbeloppet

pet när leveransfristen för gods överskrids. Enligt 1 § i artikeln betalar järnvägsföretaget ersättning till den person som har rätt att disponera över godset när leveransfristen överskrids. Ersättningen beräknas på frakten för befodringssträckan som handhas av järnvägsföretaget som orsakat förseningen enligt det beräkningsschema som finns i paragrafen.

Om leveransfristen för ilgods överskrids är järnvägsföretaget skyldigt att betala 2,5 % av befodringsavgiften för varje dygn som överskridit leveransfristen enligt bestämmelserna i befodringsvillkoren. Ersättningen när leveransfristen för ilgods eller gods har överskridits får uppgå till högst 30 % av frakten, med undantag av fallet som omnämns i 2 § i denna artikel. Om man kan påvisa att överskridandet av leveransfristen har orsakat skada för den person som har rätt att disponera över ilgodset eller godset betalas enligt 2 § i artikeln en totalersättning för följderna av förseningen till ett belopp som inte får överskrida hela frakten.

I 3 § i artikeln föreskrivs att ersättningarna som omnämns i 1 och 2 § i denna artikel utbetalas inte utöver ersättningen för ilgods eller gods som gått förlorat helt och hållet. Om ilgods eller gods har gått förlorat delvis är järnvägsföretaget skyldigt att betala ersättning när leveransfristen överskridits för den kvarvarande delen av ilgodset eller godset. Om ilgods eller gods har skadats läggs ersättningen när leveransfristen överskridits till ersättningsbeloppet enligt artikel 31 i befodringsvillkoren. Det totala ersättningsbeloppet får inte överstiga ersättningsbeloppet som betalas om ilgodset eller godset gått förlorat helt och hållet.

#### *Artikel 33. Ersättningsanspråk*

I artikel 33 föreskrivs om framställning av ersättningsanspråk, godtagbara ersättningsanspråk och behandlingen av ersättningsanspråk. I 1 § i artikeln uppräknas de parter som har rätt att framställa ersättningsanspråk på basis av befodringsavtalet.

I 2 § i artikeln bestäms till vem avsändaren skall framställa skriftliga, ändamålsenligt motiverade ersättningsanspråk gällande befodran av resgods, ilgods eller gods med tillhörande skadebelopp.

Enligt 4 § i artikeln kan ersättningsanspråket framställas av tredje part å avsändarens eller mottagarens vägnar med befullmäktigande av avsändaren eller mottagaren enligt den nationella lagstiftningen i det land till vars järnväg ersättningsanspråket framställs.

I 5 § i artikeln föreskrivs om de handlingar som skall fogas till ersättningsanspråket.

I 6 § i artikeln föreskrivs om den minsta summan för ersättningsanspråk. Vid framställandet av ett ersättningsanspråk som gäller befodran av res- eller ilgods skall man enligt 7 § i artikeln uppvisa fraktsedeln för resgods eller ilgods och dessutom, ifall res- eller ilgodset har gått förlorat delvis eller skadats, det kommersiella inspektionsprotokollet som upprättats av järnvägsföretaget över den partiella förlusten eller skadan.

I 10 § i artikeln åläggs järnvägsföretaget att behandla ersättningsanspråket och betala ersättningen inom 180 dagar från det datum då ersättningsanspråket framställts.

#### *Artikel 34. Talan*

Enligt 1 § i artikeln får talan mot järnvägen på grund av befodringsavtalet föras endast av den som har rätt att framställa ersättningsanspråk till järnvägen. Talan får föras först efter att ett ersättningsanspråk har framställts enligt artikel 33 i befodringsvillkoren. Enligt 2 § i artikeln kan en person som har rätt att föra tala föra talan endast mot det järnvägsföretag till vilket ett ersättningsanspråk har framställts och endast i det fall att järnvägsföretaget inte har iakttagit tidsfristen för behandlingen av ersättningsanspråket enligt artikel 33 i befodringsvillkoren eller om järnvägsföretaget inom utsatt tid informerat personen som framställt anspråket om att ersättningsanspråket helt eller delvis har avslagits.

Enligt 3 § i artikeln kan talan föras endast vid en behörig domstol i det land där ersättningsanspråket har framställts till järnvägsföretaget.

#### *Artikel 35. Förlust av rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan mot järnvägen*

I artikel 35 föreskrivs om förlust av rätten att framställa ersättningsanspråk och föra talan. Enligt 1 § i artikeln upphör rätten att på



grund av befodringsavtalet framställa ersättningsanspråk eller föra talan mot järnvägsföretaget då den person som har rätt att disponera över godset har mottagit godset.

I 2 § i artikeln föreskrivs om de fall då rätten att framställa ersättningsanspråk eller föra talan mot järnvägsföretaget inte upphör. Detta kan exempelvis gälla fall där järnvägsföretaget är orsaken till att leveransfristen överskrids, godset förkommer eller skadas

*Artikel 36. Preskription av ersättningsanspråk och talan*

I artikel 36 föreskrivs om preskriptionstiden för ersättningsanspråk och talan, om preskriptionstidens begynnelse och om uppehåll i den. Enligt 1 § i artikeln kan ersättningsanspråk och talan mot järnvägsföretaget på grund av befodringsavtalet, liksom också järnvägsföretagets ersättningsanspråk och talan mot avsändare, mottagare eller passagerare framställas inom ett år.

Artikeln 2 § innehåller detaljerade bestämmelser om preskriptionstiden för ersättningsanspråk och talan och om den dag då preskriptionstiden börjar.

Enligt 3 § i artikeln görs ett uppehåll i preskriptionstiden om ett skriftligt ersättningsanspråk framställs till järnvägsföretaget enligt artikel 33. Preskriptionstiden fortsätter att löpa från den dag då järnvägsföretaget skriftligen har informerat om att ersättningsanspråket har avslagits helt eller delvis, eller underlåtit att svara på ersättningsanspråket inom den utsatta tiden på 180 dagar enligt 10 § i artikel 33 i dessa befodringsvillkor. Ersättningsanspråk som framställs på nytt medför inte uppehåll i preskriptionstiden.

*Artikel 37. Regressrätt för ersättning som betalats för resgods, ilgods eller gods som gått förlorat helt eller delvis eller som skadats*

Enligt artikel 37 har ett järnvägsföretag som har betalat ersättning för gods som gått förlorat helt eller delvis eller som skadats regressrätt gentemot det andra järnvägsföretag som deltagit i befodrningen enligt vad som bestäms i artikeln.

*Artikel 38. Regressrätt för ersättning som betalats när leveransfristen överskridits*

I artikel 38 föreskrivs om regressrätt för ersättning som betalats när leveransfristen överskridits. Enligt 1 § i artikeln tillämpas bestämmelserna i artikel 37 om regressrätt också på ersättning som betalas när leveransfristen för ilgods eller gods överskridits. Om leveransfristen överskridits av bägge järnvägsföretagen fördelas ersättningsbeloppet mellan järnvägsföretagen i proportion till förseningen vid var och en av järnvägarna.

I 2 § i artikeln föreskrivs om hur leveransfristerna för ilgods och gods som omnämns i artiklarna 2 och 13 i befodringsvillkoren fördelas mellan de järnvägsföretag som deltagit i befodrningen. Fördelningen görs antingen genom att leveranstiden delas jämnt eller genom att befodrningstiden fördelas i proportion till kilometrarna enligt tariffen som motsvarar vardera järnvägens befodringssträcka.

Enligt 3 § i artikeln räknas uppehåll i leveransfristen det järnvägsföretag till godo där uppehållet har skett.

*Artikel 39. Järnvägarnas ömsesidiga regresskrav*

I artikel 39 föreskrivs om järnvägsföretagens ömsesidiga regresskrav, tidsfristen för framställande av dem och om avgörandet av oenigheter om regresskraven. Enligt 1 § i artikeln har det järnvägsföretag till vilket har framställts ett regresskrav som gäller en betald ersättning inte rätt att bestrida att ersättningen som det järnvägsföretag som erlagt den framställer är korrekt, ifall en domstol har bekräftat ersättningen och om järnvägsföretaget till vilket kravet framställts har informerats om stämningen i så god tid att denna har haft möjlighet att ingripa i rättegången.

Regresskrav som gäller betalda ersättningar skall enligt 2 § i artikeln framställas inom 75 dygn räknat från ersättningens verkliga betalningsdag. Järnvägsföretaget som fått regresskravet skall informera om sitt beslut inom 75 dygn efter att kravet har framställts.

Regresskrav som orsakar oenighet mellan järnvägsföretagen skall i enlighet med 3 § i artikeln på begäran av de delaktiga järnvägs-

företagen behandlas antingen i förhandlingar mellan järnvägsföretagens ledning eller i form av talan förd i domstolen på det järnvägsföretags hemort till vilken regresskravet framställts.

*Artikel 40. Tillämpande av nationell lagstiftning*

Enligt artikel 40 tillämpas den nationella lagstiftningen i det land på vars område befordran sker, om regler eller bestämmelser som skall tillämpas på järnvägsbefordran saknas.

## **5. Behandlingsordning**

Befordringsvillkoren innehåller inte några bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i 94 § 2 mom. eller 95 § 2 mom. i grundlagen. Befordringsvillkoren

kan godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i villkoren för befordran som hör till området för lagstiftningen kan godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

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

*att Riksdagen godkänner de i Helsingfors den 26 april 2005 avtalade villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland.*

Eftersom befordringsvillkoren innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs Riksdagen samtidigt följande lagförslag:

*Lagförslag***Lag**

**om sättande i kraft av de bestämmelser i villkoren för befordran av passagerare, resgods, ilgods och gods i samtrafiken på järnväg mellan Finland och Ryssland som hör till området för lagstiftningen**

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

**1 §***Ikraftsättande*

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 som avtalats i Helsingfors den 26 april 2005 gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

**2 §***Vissa bestämmelser som inte publiceras*

Bilagorna till befordringsvillkoren publiceras inte i författningssamlingen. Bilagorna finns till påseende och kan erhållas på finska och svenska vid kommunikationsministeriet som även lämnar uppgifter om dem.

**3 §***Ikraftträdande*

Om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av republikens president.

Helsingfors den 19 oktober 2006

**Republikens President**

**TARJA HALONEN**

Kommunikationsminister *Susanna Huovinen*