



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2013



VÄGFRAKTAVTALET

I

INTERNATIONELL BEFORDRAN

BETÄNKANDE AVGIVET AV UTREDNINGEN

ANGÅENDE FRAKTAVTALET VID

GODSBEFORDRAN Å VÄG

Stockholm 1966

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1966

Kronologisk förteckning

1. Svensk ekonomi 1966—1970. Esselte. 294 s. Fi.
2. Export och import 1966—1970. Bilaga 1. Esselte. 92 s. Fi.
3. Yrkesutbildningen. Håkan Ohlssons boktryckeri, Lund. 586 s. E.
4. Ny myntserie. Beckman. 87 s. Fi.
5. Internationellt fredsforskningsinstitut i Sverige. Norstedt & Söner. 61 s. U.
6. Förenklad statsbidragsgivning till hälso- och sjukvården. Håkan Ohlssons boktryckeri, Lund. 157 s. S.
7. Utsökningsrätt IV. Esselte. 147 s. Ju.
8. Tillgången på arbetskraft 1960—1980. Bilaga 2. Esselte. 67 s. Fi.
9. Omsorger om psykiskt utvecklingshämmande. Esselte. 187 s. S.
10. Handelsn arbetskrafts- och investeringsbehov fram till 1970. Esselte. 82 s. Fi.
11. Tygförvaltningens centrala organisation. Svenska Reproduktions AB. 164 s. Fö.
12. Renbetesmarkerna. Svenska Reproduktions AB. 273 s. + 1 kartbilaga. Jo.
13. Utvecklingstendenser inom undervisning, hälso- och sjukvård samt socialvård 1966—1970. Bilaga 6. Esselte. 51 s. Fi.
14. Ny hyreslagstiftning. Norstedt & Söner. 473 s. Ju.
15. Undersökning angående hyressplittringen. AB Kopla. 205 s. Ju.
16. Ny folkbokföringsförordning m.m. Esselte. 241 s. Fi.
17. Arbetspromemorior i författningsfrågan. Esselte. 94 s. Ju.
18. Strategi i väst och öst. Esselte. 174 s. Fö.
19. Statliga betänkanden 1961—1965. Kihlström. 170 s. Fi.
20. Decentralisering av naturalisationsärenden m. m. Norstedt & Söner. 49 s. Ju.
21. Oljebranschen. Esselte. 71 s. Fi.
22. Lagstiftning mot radiostörningar. Esselte. 91 s. H.
23. Markfrågan I. Norstedt & Söner. 330 s. Ju.
24. Markfrågan II. Bilagor. Norstedt & Söner, 231 s. Ju.
25. Sällskapsresor. Hæggström. 229 s. H.
26. Bostadsarrende m. m. Esselte. 247 s. Jo.
27. Skeppsholmens framtida användning. Kihlström. 114 s. + 1 utviksblad. Fö.
28. Läkemedelsförmänen. Beckman. 228 s. S.
29. Atomansvarighet III. Norstedt & Söner. 391 s. Ju.
30. Den framtida jordbrukspolitiken. Håkan Ohlssons boktryckeri, Lund. 361 s. Jo.
31. Den framtida jordbrukspolitiken. B. Esselte. 411 s. Jo.
32. Kommunerna och ungdomen. Esselte. 214 s. S.
33. Friluftslivet i Sverige. Del III. Anläggningar för det rörliga friluftslivet m. m. Svenska Reproduktions AB. 248 s. K.
34. Luftfartsverkets ekonomi och organisation. Esselte. 134 s. K.
35. Militärsjukvården. Esselte. 196 s. Fö.
36. Vägfraktavtalet I. Norstedt & Söner. 197 s. Ju.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1966:36

Justitiedepartementet



VÄGFRAKTAVTALET

I

INTERNATIONELL BEFORDRAN

BETÄNKANDE AVGIVET AV UTREDNINGEN

ANGÅENDE FRAKTAVTALET VID

GODSBEFORDRAN Å VÄG

KUNGL. BOKTRYCKERIET P. A. NORSTEDT & SÖNER

STOCKHOLM 1966

STÄMMA OCH FÖRSÄMNINGAR
ÅR 1911



VÄCFRAKTAVTAL

I

INTERNATIONELL BEFORDRA
BETÄNKANDE AVGIFT Å FÖRTÄNINGEN
ÅNGÅENDE FRAKTAVTAL VID
GODSBEFORDRAN Å VÄG

ÅR 1911
S. 1

Innehåll

Skrivelse till departementschefen	5
Förslag till lag om internationell befordran av gods å väg	7
Motiv	
Inledning	24
Tillkomsten av CMR	24
Huvuddragen av CMR	25
Gällande svensk rätt	27
Kommitténs överväganden	30
De särskilda bestämmelserna i förslaget	32
Lagens rubrik	32
1 KAP. Lagens tillämpningsområde (1—3 §§)	33
Förutsättningarna för lagens tillämplighet s. 33 — Begreppet fordon s. 33 — Undantag från lagens tillämplighet s. 35 — Tillämplighet å kombinerad befordran s. 35	
2 KAP. Personer för vilka fraktföraren ansvarar (4 §)	38
3 KAP. Slutande och fullgörande av fraktavtal	38
Bekräftelse av fraktavtalet genom fraktsedel (5 §) s. 39 — Fraktsedelsexemplaren (6 §) s. 39 — Fraktsedelns innehåll (7 och 8 §§) s. 40 — Ansvarighet för fraktsedelns innehåll (9 §) s. 40 — Fraktförarens undersökningsskyldighet (10 §) s. 41 — Fraktsedelns bevisverkan (11 §) s. 43 — Bristfällig förpackning (12 §) s. 44 — Farligt gods (13 §) s. 44 — Handlingar som skola ställas till fraktförarens förfogande (14 §) s. 45 — Förfoganderätt över godset under befordringen s. 47 — Vem förfoganderätten tillkommer (15 §) s. 47 — Villkoren för utövningen av förfoganderätten (16 §) s. 48 — Fraktförarens ansvar för oriktig behandling av erhållen anvisning (17 §) s. 50 — Godsets utlämning (18 §) s. 50 — Hinder för befordringens utförande (19 §) s. 51 — Hinder för utlämningen (20 §) s. 51 — Av anvisning föranledda kostnader (21 §) s. 52 — Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset s. 52 — Uppläggning av godset (22 §) s. 53 — Försäljning av godset (23 §) s. 54	
4 KAP. Fraktförarens ansvarighet	56
Förutsättningarna för ansvarighet (24—26 §§) s. 57 — Begreppen förlust, minskning, skada s. 58 — Force majeure s. 59 — Bevisregler s. 60 — Särskilda transportrisker s. 61 — Jämkning s. 63 — Begreppet dröjsmål (27 §) s. 63 — Förlorat gods (28 §) s. 65 — Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods (29 och 30 §§) s. 68 — Beräkning av godsets värde s. 68 — Begränsning av ersättningen s. 69 — Särskilt uppgivet värde s. 70 — Ersättningens storlek då gods skadats (31 §) s. 70 — Ersättning vid dröjsmål (32 §) s. 72 — Särskilt leveransintresse (33 §) s. 72 — Ansvarighet för uttagande av efterkrav (34 §) s. 73 — Ränta, betalning i främmande mynt (35 §) s. 74 — Ersättningsanspråk på annan grund än avtal (36 §) s. 74 — Uppsåt och grov oaktsamhet (37 §) s. 75	
5 KAP. Anmärkningar och väckande av talan	77
Anmärkningar (38 §) s. 77 — Domsrätt (39 §) s. 79 — Verkställighet m. m. (40 §) s. 81 — Preskription (41 §) s. 86 — Skiljedom (42 §) s. 88	
6 KAP. Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra	88
Fraktförarens ansvarighet vid genomgångsbefordran (43 §) s. 89 — Övertagandet av godset (44 §) s. 90 — Skadeståndstalan (45 §) s. 90 — Regress (46 §) s. 92 — Processuella regler (47 §) s. 93	
7 KAP. Ogiltighet av vissa överenskommelser (48 §)	94

Till

Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Justitiedepartementet

Den 19 maj 1956 avslutades i Genève en konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg. Konventionen undertecknades samma dag av, bland andra, Sverige. Den har trätt i kraft den 2 juli 1961. För Sveriges biträdande av konventionen kräves ratifikation.

För att utreda frågan om utformningen av den lagstiftning, vilken vore förutsättning för en ratifikation av konventionen från svensk sida, samt frågan om i samband med en sådan lagstiftning även det inhemska vägfraktavtalet borde underkastas en motsvarande laglig reglering har Herr Statsrådet enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 november 1960 såsom sakkunniga tillkallat numera statssekreteraren Gunnar von Sydow, ordförande, samt direktören i Svenska Esso AB, jur. kand. Torsten Andersson och numera hovrättspresidenten Karl Sidenbladh. Sedan von Sydow den 4 juni 1962 frånträtt sitt uppdrag, har Sidenbladh samma dag förordnats till ordförande i utredningen, varjämte numera departementsrådet i kommunikationsdepartementet, hovrättsrådet Clas Nordström inträtt i denna såsom sakkunnig. Den 18 juni 1962 har såsom expert åt utredningen förordnats direktören i Svenska Lasttrafikbilägareförbundet, jur. kand. Arne Thorell. Till utredningens sekreterare har den 8 november 1962 förordnats numera hovrättsassessorn Åke Weidstam.

I enlighet med erhållna direktiv har utredningen bedrivit sitt arbete i samverkan med motsvarande danska, finska och norska utredningsorgan, vilka står under ordförandeskap av højesteretsdommer Henrik Tamm, Danmark, justitierådet Vilho Ebeling, Finland, och høyesteretsdommer Andreas Endresen, Norge.

Gemensamma nordiska förhandlingar om utformningen av lagstiftningen angående internationell befordran har ägt rum i Stockholm den 6—7 november 1961, i Köpenhamn den 5—6 februari 1962, i Oslo den 16—18 april 1962 och i Tavastehus den 26—28 juni 1962.

Som ett resultat av samarbetet uppvisar de lagförslag, som utarbetats inom de nordiska kommittéerna, en långtgående överensstämmelse.

Den danska utredningen har i december 1962 avlämnat »Betænkning angående fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej» (nr 319) med förslag till lag i ämnet. På grundval av förslaget har utarbetats »Lov om fragtaftaler ved international vejtransport» (Lov nr. 47 af 10. marts 1965), vilken lag trätt i kraft den 1 juli 1965. Lagen innehåller icke några väsentliga ändringar i förhållande till förslaget.

Den norska kommittén har i februari 1964 framlagt »Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg». Lagstiftning i ämnet har ännu ej kommit till stånd i Norge.

Sedan även den svenska utredningen nu slutfört sitt uppdrag, såvitt angår internationell befordran, får utredningen härmed vördsamt överlämna av motiv åtföljt förslag till lag om internationell befordran av gods å väg.

Experten Thorell har anmält, att han i allt väsentligt biträder utredningens nu framlagda förslag.

Stockholm den 19 april 1966.

Karl Sidenbladh

Torsten Andersson

Clas Nordström

/ Åke Weidstam

Förslag
till
Lag
om internationell befordran av gods å väg

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

1 §.

Denna lag gäller sådan befordran av gods med fordon å väg, som utföres mot vederlag och som enligt fraktavtalet skall ske mellan ort inom riket och ort inom främmande stat eller mellan orter inom skilda främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg. Lagen skall dock icke äga tillämpning, såframt jämlikt allmänna rättsgrundsatser annan fördragsstats lag skall gälla.

Bestämmelserna i denna lag äga icke tillämpning å postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Konungen äger förordna, att befordran av gods i lokal gränstrafik helt eller delvis skall vara undantagen från bestämmelserna i denna lag.

2 §.

Med fordon förstås i denna lag motorfordon och släpfordon.

3 §.

Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg utan att därunder godset lossas från fordonet av annan anledning än som avses i 19 §, är denna lag likväl tillämplig å befordringen i dess helhet.

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under en i första stycket avsedd del av befordringen, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa allenast under och på grund av befordringen annorledes än å väg, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas som vore han den andre fraktföraren och enligt

de för sådan befordran i lag givna regler, vilka skola tillämpas ändå att annat avtalats. Saknas regler som nyss sagts, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

4 §.

Begår någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, fel eller försummelse i tjänsten, är fraktföraren ansvarig därför som om han själv begått felet eller försummelsen.

3 KAP.

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

5 §.

Fraktavtal skall bekräftas genom upprättande av fraktsedel.

Är fraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall avtalet ändå gälla och vara underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Fraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar, som skola underskrivas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna må vara tryckta eller ersättas med stämpel, såframt ej, i fråga om fraktsedel upprättad utom riket, annat följer av lagen i den stat där fraktsedeln upprättas. Det första exemplaret av fraktsedeln skall överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller om skilda partier, äger såväl avsändaren som fraktföraren fordra, att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

Fraktsedelns innehåll

7 §.

Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a) ort och dag för utfärdandet;
- b) avsändarens namn och adress;

- c) fraktförarens namn och adress;
- d) ort och dag för godsets mottagande till befordran ävensom bestämmelseorten;
- e) mottagarens namn och adress;
- f) gängse benämning å godsets art och förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;
- g) antalet kolli samt deras särskilda märken och nummer;
- h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;
- i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter ävensom andra kostnader som uppkomma under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;
- j) anvisningar som erfordras för att tull- och andra offentliga föreskrifter må kunna fullgöras; samt
- k) meddelande att befordringen utan hinder av att annat må vara avtalat är underkastad den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

8 §.

I förekommande fall skall fraktsedeln tillika innehålla följande:

- a) förbud mot omlastning;
 - b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
 - c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras vid godsets utlämnande;
 - d) enligt 30 § uppgivet värde å godset ävensom belopp vilket motsvarar i 33 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande;
 - e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;
 - f) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord; samt
 - g) förteckning å handlingar som överlämnats till fraktföraren.
- Parterna äga i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anse påkallade.

Ansvarighet för fraktsedelns innehåll

9 §.

Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos uppgift som avses i 7 § under b), d)—h) eller j) eller 8 § första stycket eller hos annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar angående fraktsedelns upprättande eller innehåll.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln infört uppgift eller anvisning som i första stycket sägs, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Innehåller fraktsedeln ej meddelande som avses i 7 § under k), svarar fraktföraren för kostnad och skada som därigenom åsamkas den som äger förfoga över godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

10 §.

Det åligger fraktföraren att då han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kolli samt deras märken och nummer. Kan han icke med skäligena medel göra detta, skall han å fraktsedeln teckna förbehåll härom med angivande av grunden för förbehållet.

Då fraktföraren mottager godset till befordran, är han tillika pliktig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt, om han önskar göra förbehåll härutinnan, med angivande av grunden därtill teckna förbehållet å fraktsedeln.

Förbehåll som avses i första eller andra stycket gäller icke mot avsändaren, med mindre det uttryckligen godkänts av denne å fraktsedeln.

Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller annorledes uttryckta mängd samt vad kollina innehålla. Fraktföraren har rätt att fordra ersättning för kostnaden för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen skall antecknas å fraktsedeln.

Fraktsedelns bevisverkan

11 §.

Fraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

Har fraktföraren icke med angivande av grunden tecknat förbehåll å fraktsedeln, skall där ej annat styrkes godset och förpackningen antagas hava varit i gott synligt tillstånd, då godset av fraktföraren mottogs till befordran, samt antalet kolli jämte deras märken och nummer hava överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Bristfällig förpackning

12 §.

Avsändaren är ansvarig gentemot fraktföraren för skada å person, fordon, utrustning eller annat gods samt för kostnad, såframt skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning, utan så är att bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, då han mottog godset till befordran, och han uraktlät att göra förbehåll därom.

Farligt gods

13 §.

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, åligger det honom att noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, där så kräves, om de försiktighetsmått som skola vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde noggrann kännedom om arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

Hade fraktföraren icke kännedom om godsets farliga beskaffenhet enligt vad i första stycket sägs, äger han när som helst och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan. Avsändaren är skyldig att gottgöra kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skola ställas till fraktförarens förfogande

14 §.

För fullgörande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, vilka skola iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren, skall avsändaren till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och lämna honom de upplysningar som erfordras.

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar äro riktiga eller fullständiga.

Går handling som är omnämnd i fraktsedeln och som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommen skada, såframt han ej förmår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke härrör av fel eller försummelse å hans sida. Ersättningen må dock icke överstiga vad som skolat utgå, därest godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

15 §.

Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom begäran hos fraktföraren att stoppa det under befordringen, att ändra bestämmelseorten eller att utlämna det till annan än den i fraktsedeln angivne mottagaren.

Rätten att förfoga över godset går över till mottagaren, då det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till denne eller denne gör gällande den rätt som tillkommer honom jämlikt 18 § första stycket.

Förfoganderätten tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprättats, såframt avsändaren infört uppgift därom i fraktsedeln.

Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset föreskrivit, att det skall utlämnas till annan, äger denne ej i sin tur anvisa annan mottagare.

16 §.

Vill avsändaren eller, i fall som avses i 15 § tredje stycket, mottagaren utöva sin rätt att förfoga över godset, skall han förete det första exemplaret av fraktsedeln, varå tecknats de nya anvisningarna till fraktföraren, samt gottgöra denne för kostnad och skada till följd av deras utförande.

Fraktföraren är icke pliktig att efterkomma mottagaren anvisning som ej kan utföras, då den når den som har att följa anvisningen, eller som skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning, men fraktföraren skall omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen om att han ej kan efterkomma denna.

Leder anvisning till att sändning delas, är fraktföraren ej heller pliktig att efterkomma den.

17 §.

Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han jämlikt 15 och 16 §§ har att ställa sig till efterrättelse, eller efterkommer han sådan anvisning utan att fordra, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den som äger förfoga över godset.

Godsets utlämning

18 §.

Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, äger mottagaren av fraktföraren mot kvitto utfå det andra exemplaret av fraktsedeln ävensom godset. Utrönes att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 §, äger mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som härflyta ur befodringsavtalet.

Mottagare, som gör gällande honom i första stycket tillförsäkrad rätt, skall erlægga betalning enligt fraktsedeln. Uppkommer tvist härom, är fraktföraren icke skyldig att utlämna godset, med mindre mottagaren ställer säkerhet.

Hinder för befordringens utförande

19 §.

Föreligger eller uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjlighet att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln angiver, skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt 15 § äger förfoga över godset.

Medgiva omständigheterna, att befordringen utföres på annat sätt än vad fraktsedeln angiver, och har fraktföraren icke kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som äger förfoga över godset, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synas honom bäst tillgodose dennes intresse.

Hinder för utlämningen

20 §.

Förekommer efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att mottaga godset, äger avsändaren förfoga över detta utan att förete det första exemplet av fraktsedeln.

Mottagaren äger, ändå att han vägrat mottaga godset, påfordra dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning från avsändaren.

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 15 § tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena i denna paragraf mottagaren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader

21 §.

Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad, vilken han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 19 eller 20 §, utan så är att kostnaden härrör av fel eller försummelse å hans sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

22 §.

I fall som avses i 19 § första stycket eller 20 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som äger förfoga däröver. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att taga vård om godset å hans vägnar. Fraktföraren äger dock anförtro godset i tredje mans

vård och svarar i sådant fall allenast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Rätt att innehålla godset till säkerhet för kostnader som framgå av fraktsedeln eller som eljest åvila godset påverkas icke härav.

23 §.

Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga däröver, såframt det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess vård icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren äger jämväl eljest sälja godset, därest han icke inom skälig tid från den som äger förfoga däröver erhållit annan anvisning, som han skäligen må anses pliktig att efterkomma.

Försäljning av gods, som finnes inom riket, skall ske å offentlig auktion eller, där sådan icke lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Såvitt möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods utom riket skall ske enligt tillämpliga regler i det land där godset finnes.

Bliver godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvila godset samt kostnaden för försäljningen tillställas den som ägde förfoga över godset. Överstiga dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

24 §.

Har gods gått förlorat, minskats eller skadats, sedan det av fraktföraren mottagits till befordran men innan det utlämnats, eller fördröjes utlämnandet, är fraktföraren ansvarig därför.

Fraktföraren är likväl fri från ansvarighet, såframt han visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats av fel eller försummelse av den som äger förfoga över godset eller genom sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse å fraktförarens sida, eller av godsets egen beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följder han icke kunnat förebygga.

Fraktföraren må icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han må hava lejt fordonet, eller dennes folk.

25 §.

Fraktföraren är fri från ansvarighet som i 24 § sägs, där förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning, enligt uttrycklig och i fraktsedeln angiven överenskomelse, av öppet fordon utan presenning;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för förlust eller skada, då det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset av avsändaren eller mottagaren eller någon som handlar för enderas räkning;

d) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods, vilken medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;

e) ofullständiga eller felaktiga märken eller nummer å kollina; eller

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av fara som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, såvitt det icke styrkes att den ej är att tillskriva sådan fara. Antagande som nu sagts må dock icke göras i det i första stycket under a) avsedda fallet, då fråga är om minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin.

Sker befordringen med fordon, utrustat med anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren icke till befrielse från sin ansvarighet åberopa stadgandet i första stycket under d), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvila honom i fråga om valet, underhållet och användningen av anordningen, samt att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

Fraktföraren må icke till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i första stycket under f), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvila honom, samt att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

26 §.

Är fraktföraren jämlikt 24 eller 25 § icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål

27 §.

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, då godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, där särskild tid ej avtalats, då den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medgivas en omsorgsfull fraktförare. Vid dellast skall särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

Förlorat gods

28 §.

Har gods icke utlämnats inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, där särskild tid ej avtalats, inom sextio dagar från det godset av fraktföraren mottogs till befordran, må den som äger förfoga över godset anse det såsom förlorat.

Den till ersättning berättigade äger, då han mottager gottgörelse för förlorat gods, skriftligen begära att omedelbart bliva underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Om sådan begäran skall intyg lämnas.

Sedan den till ersättning berättigade mottagit underrättelse som nu sagts, äger han inom trettio dagar påfordra, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som påförts det i fraktsedeln och återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som må hava inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som avses i 32 § och, i förekommande fall, 33 §.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller påfordras ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, därest godset finnes inom riket, förfoga över det med de inskränkningar som kunna följa av tredje mans rätt. Finnes godset å ort utom riket, skall lagen å den orten äga tillämpning.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

29 §.

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde å orten och tiden för dess mottagande till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, där sådant saknas, efter marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Ersättningen må dock icke överstiga vad som motsvarar tjugufem francs för kilogram av förlusten i bruttovikt, varvid med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettiöndels gram och niohundra tusendelars finhet.

Utöver vad nu sagts må gottgörelse utgå allenast för frakt, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen. Har godset gått förlorat, skall hela beloppet ersättas. Har godset minskats, skall en mot minskningen svarande del återbetalas.

30 §.

Har avsändaren i fraktsedeln uppgivit högre värde å godset än som motsvarar den i 29 § andra stycket angivna begränsningen och erlagt den tilläggsavgift, som må vara avtalad, gäller i stället det uppgivna värdet såsom gräns för ersättningens storlek.

Ersättningens storlek då gods skadats

31 §.

Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 29 § första och tredje styckena bestämda värdet å godset.

Ersättningen må dock icke överstiga den gottgörelse som skulle hava utgått, därest sändningen eller, då blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del av sändningen gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

32 §.

Visas att skada uppkommit till följd av dröjsmål med utlämnandet, är fraktföraren skyldig att ersätta skadan, dock högst med fraktens belopp.

Särskilt leveransintresse

33 §.

Mot erläggande av den tilläggsavgift, som må vara avtalad, äger avsändaren i fraktsedeln ange beloppet av ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, må utan hinder av vad i 29—32 §§ sägs gottgörelse fordras för den ytterligare skada, som visas hava uppkommit, intill beloppet av det uppgivna intresset.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

34 §.

Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages, som fraktföraren skolat uppbära enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att gottgöra avsändaren intill efterkravets belopp, fraktföraren dock obetaget att söka sitt åter av mottagaren.

Ränta m. m.

35 §.

Å ersättningsbelopp skall utgå ränta efter fem procent om året från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, där så ej skett, från den dag då talan väcktes.

Kräves ersättning i myntslag som icke är gångbart å den ort där betalning sker, skall beloppet omräknas till ortens mynt efter värdet å betalningsdagen.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

36 §.

Kräves på annan grund än avtal ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran varå denna lag är tillämplig, äger fraktföraren eller i förekommande fall envar för vilken fraktföraren svarar enligt 4 § åberopa de bestämmelser i lagen som utesluta fraktförarens ansvarighet eller angiva eller begränsa ersättningens storlek.

Uppsåt och grov oaktsamhet

37 §.

Har fraktföraren orsakat skada med uppsåt eller av grov oaktsamhet, äger han icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluta eller begränsa hans ansvarighet eller som innebära överflyttning av bevisskyldigheten.

Vad nu sagts skall ock gälla, där uppsåtet eller oaktsamheten ådagalagts i tjänsten av någon för vilken fraktföraren svarar jämlikt 4 §. I sådant fall må den för vilken fraktföraren sålunda svarar ej heller med avseende å sin personliga ansvarighet åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan

Anmärkningar

38 §.

Har mottagaren tagit emot gods utan att gemensamt med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillstålla denne anmärkning angående uppkommen förlust, minskning eller skada med angivande av dess huvudsakliga beskaffenhet, skall mottagaren, där ej annat styrkes, antagas hava mottagit godset i det tillstånd som angives i fraktsedeln. Anmärkning som nu sagts skall göras senast vid godsets utlämnande, då fråga är om synlig förlust, minskning eller skada, samt eljest inom sju dagar därefter, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade. Avser anmärkningen förlust, minskning eller skada, som icke är synlig, skall den göras skriftligen.

Hava mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, må bevisning föras mot vad därvid fastställts allenast då fråga är om förlust, minskning eller skada, som icke var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar efter undersökningen, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade.

Ersättning på grund av dröjsmål må utgå allenast såframt skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjuguen dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Fraktföraren och mottagaren äro skyldiga att i den omfattning som kan anses skäligen underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar.

Domsrätt

39 §.

Talan rörande befordran, som avses i denna lag, skall föras vid domstol inom stat, där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, där godset mottogs till befordran eller där bestämmelseorten är belägen. Talan må dock, där parterna så överenskommit, föras vid domstol inom annan stat, vilken är ansluten till den i 1 § angivna konventionen.

Skall talan enligt vad nu sagts föras här i riket, må den upptagas, utom av domstol som är behörig därtill enligt rättegångsbalken, av domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, eller av domstolen i bestämmelseorten.

Verkställighet m. m.

40 §.

Är talan som avses i 39 § anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, må ej ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter, utan så är att avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, icke kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, ändå att svaranden icke kommit tillstådes i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas här i riket. Vad nu sagts skall ock gälla av domstol stadfäst förlikning men icke äga tillämpning i fråga om dom med allenast interimistisk verkställbarhet eller såvitt fråga är om åläggande för kärande som helt eller delvis tappat målet att på grund härav utgiva skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas:

- a) domen i huvudskrift eller av vederbörande myndighet styrkt avskrift;
- b) bevis att domen vunnit laga kraft; samt
- c) bevis att domen må verkställas enligt lagen å den ort där domen meddelats.

Nu nämnda handlingar skola vara försedda med bevis angående utfärdarens behörighet. Sådant bevis skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den främmande staten. Är någon av de i ärendet åberopade handlingarna avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska språket, vilkens riktighet skall vara styrkt av diplomatisk eller konsular tjänsteman eller ock av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet må ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att svara därå.

Bifalles ansökningen, skall domen verkställas såsom svensk domstols lagakraftägande dom, om ej, efter klagan över hovrättens beslut, Konungen förordnar annorlunda. Vad domen må innehålla om tvångsmedel skall ej vinna tillämpning.

Preskription

41 §.

Talan som avses i 39 § skall väckas inom ett år eller, där talan grundas på uppsåt eller grov oaktsamhet, inom tre år.

Tiden skall räknas:

a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren;

b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, då särskild tid ej avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran;

c) i annat fall än nu nämnts från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Skriftligt krav medför uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar. Medgives fordringen delvis, börjar angivna tid att ånyo löpa allenast med avseende å vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar därå mottagits eller att handlingar som nu sagts blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför icke ytterligare uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas.

Har talan försuttits, må fordringen ej göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

Skiljedom

42 §.

Innehåller fraktavtalet förbehåll att tvist skall avgöras av skiljemän, skall förbehållet gälla såframt tvistefrågan skall prövas enligt den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

43 §.

Utföres befordran av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de följande genom att mottaga godset och fraktsedeln inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som angivas i fraktsedeln.

44 §.

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress å det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning till för-

behåll som avses i 10 § första eller andra stycket, har han att anteckna förbehållet såväl å nämnda exemplar som å kvittot. Å förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 11 § motsvarande tillämpning.

45 §.

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål må, utom i fråga om genkärsmål eller yrkande om kvittning i rättegång angående fordran grundad på samma frakttal, föras allenast mot den förste eller den siste fraktföraren eller den fraktförare som utförde den del av befordringen, varunder den händelse inträffade av vilken förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet härrör. Talan må föras gemensamt mot flera fraktförare.

46 §.

Har fraktföraren utgivit ersättning, äger han söka åter vad han utgivit jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare, som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

a) fraktförare som ensam orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen;

b) hava flera fraktförare orsakat skadan, skola de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, såframt de inbördes andelarna av ansvaret icke kunna bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;

c) kan det icke utredas, å vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningskyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Kan någon av fraktförarna icke betala vad som faller på honom, skall bristen delas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna äga sig emellan avtala om avvikelser från vad som stadgas i denna paragraf.

47 §.

Söker fraktförare på sätt som avses i 46 § sitt åter av annan fraktförare, äger denne icke göra gällande att den förste fraktföraren utan laga grund erlagt vad han utgivit, såframt ersättningen bestämts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda däri.

Vill fraktförare söka åter vad han utgivit, äger han väcka talan därom vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan riktas, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan frakttavtalet slutits. Talan må föras gemensamt mot samtliga dessa fraktförare.

I mål rörande krav som avses i 46 § skola bestämmelserna i 40 § andra

och följande stycken och 41 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, där sådant domstolsbeslut icke föreligger, den dag då betalning skedde.

7 KAP.

Ogiltighet av vissa överenskommelser

48 §.

Avtal, varigenom rätten till utfallande försäkringsbelopp överlåtes å fraktföraren eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten, så ock annat förbehåll, som innebär avvikelse från vad som stadgas i denna lag, är ogiltigt såframt ej annat följer av vad i 46 § tredje stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

MOTIV

Inledning

Tillkomsten av CMR

Under senare tid, särskilt efter andra världskrigets slut, har vägfordon i hastigt ökande omfattning tagits i anspråk för internationella godstransporter.

Det ligger i sakens natur att godstransporter, vilka sker genom eller eljest berör flera olika länder, medför ett starkt behov av internationella rättsregler. Sedan länge består också internationella överenskommelser med syfte att säkerställa, att en frakträttslig fråga blir bedömd efter samma regler, oavsett i vilken stat frågan blir föremål för domstolsprövning. Sålunda träffades redan 1890 i Bern ett internationellt fördrag om godsbefordran på järnväg, *Convention sur le transport international de marchandises par chemins de fer*, förkortat CIM, till vilket så gott som alla europeiska stater, däribland Sverige, anslutit sig. Fördraget har sedermera flera gånger reviderats, senast genom fördrag åren 1952 och 1961. På sjörettens område åstadkoms en internationell reglering genom en år 1924 i Bryssel avslutad konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement. Konventionens regler har införlivats med svensk rätt genom en särskild lag av den 5 juni 1936, den s. k. Haaglagen. Vad angår luftfarten uppnåddes år 1929 en internationell, av ett stort antal stater, bland dem Sverige, biträdd överenskommelse, *Warszawakonventionen*, vilken år 1955 reviderats genom en ny överenskommelse, det s. k. Haagprotokollet. Den reviderade *Warszawakonventionens* regler återfinnes i det år 1960 omskrivna 9 kap. i den svenska luftfartslagen av år 1957.

Med den betydande ökning, som de internationella godstransporterna med lastbil undergått på senare år, har även på detta område behov uppkommit av en internationell reglering av det frakträttsliga systemet. För att tillgodose detta behov har inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa, ECE, förhandlingar förts mellan företrädare för en rad europeiska stater, däribland Sverige. Dessa förhandlingar, vid vilka även medverkat företrädare för Rominstitutet för privaträttens förenhetligande (UNIDROIT), den internationella vägtransportunionen (IRU) och den internationella handelskammaren i Paris (ICC), resulterade i en den 19 maj 1956 i Genève undertecknad konvention angående fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route; Convention on the contract for the international*

carriage of goods by road; officiell förkortning CMR). Konventionen, som trätt i kraft den 2 juli 1961, har fram till den 1 mars 1966 biträtts av Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. En ytterligare ökning av antalet konventionsstater torde kunna förväntas.

Vid utarbetandet av CMR har särskilt CIM, sådan denna konvention förelåg efter den år 1952 företagna revisionen, tjänat som förebild.

Huvuddragen av CMR

Konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg har till syfte att åstadkomma en enhetlig reglering av vissa centrala frågor rörande rättsförhållandet mellan fraktförare och lastägare på grund av avtal rörande internationell landsvägsbefordran av gods. Vidare avser konventionen att åvägabringa internationell giltighet av domstolsavgöranden och vissa processuella handlingar i tvister, som angår under konventionen fallande befordran. Konventionen innefattar emellertid icke någon uttömmande reglering av rättsförhållandet mellan parterna i fraktavtalet utan får i vissa avseenden kompletteras med vederbörande stats interna rättsregler. Även i de fall, då tvist rörande en under konventionen hänförlig befordran således skall bedömas enligt viss intern rättsordning, avses konventionens regler om rättgång och verkställighet vara tillämpliga.

Konventionen är indelad i åtta kapitel, tillhoppa omfattande 51 artiklar.

Första kapitlet behandlar konventionens tillämpningsområde. Detta är mycket vidsträckt och skulle för svensk del omfatta all godstrafik med bil till och från utlandet.

Andra kapitlet behandlar endast fraktförarens ansvar för anställda eller andra medhjälpare, medan i tredje kapitlet upptages bestämmelser om fraktavtals slutande och fullgörande. I sistnämnda kapitel föreskrives att vid fraktavtal fraktsedel skall upprättas. Upprättandet av fraktsedel är dock icke något villkor för fraktavtalets tillkomst eller giltighet. Fraktsedeln fyller emellertid en viktig uppgift bl. a. som bevis om fraktavtalets innehåll och beträffande fraktförarens mottagande av godset. Konventionen förutsätter därför att fraktsedel regelmässigt skall upprättas. Fraktsedelns innehåll är noga reglerat. Förutom som bevismedel är fraktsedeln avsedd att i vissa fall tjäna som legitimationshandling. Så är förhållandet, då avsändaren eller i vissa fall mottagaren tager i anspråk sin rätt enligt konventionen till ändring av befordringsavtalet. Fraktavtalet fullgöres normalt genom att godset utlämnas till mottagaren. Emellertid kan hinder för godsets utlämning uppkomma; i tredje kapitlet regleras tillika vad fraktföraren har att iakttaga i detta läge.

Fjärde kapitlet innehåller de mest centrala delarna av konventionens

regelsystem. Här återfinnes reglerna om fraktförarens ansvarighet för det till befordran mottagna godset. Konventionen uppställer som huvudregel strikt ansvar för fraktföraren för realskada, d. v. s. förlust eller minskning av godset eller skada därå, i den mån realskadan härrör av händelse, som inträffat under tiden efter det godset mottogs till befordran men innan det utlämnades. Från denna regel om strikt ansvar göres dock undantag i vissa fall. Fraktföraren är sålunda fri från ansvar, där skadan beror av fel eller försummelse hos den, som äger förfoga över godset, eller anvisning av denne, dock icke om anvisningen i sin tur föranletts av fel eller försummelse å fraktförarens sida. Frihet från ansvar inträder vidare, då skadan är att hänföra till godsets egen beskaffenhet, force majeure eller särskild transportrisk. För att fraktföraren skall ernå ansvarsbefrielse fordras emellertid att han visar, att skadan härrör av något av nu nämnda förhållanden; ett påstående att skadan har sin grund i en särskild transportrisk behöver dock i regel ej till fullo styrkas utan endast göras antagligt. Uppkommer skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande, är fraktföraren även skyldig att lämna ersättning utom då någon av de fyra förstnämnda av de nyss angivna befrielsegrunderna föreligger. Av det sagda torde framgå, att fraktförarens ansvarighet är synnerligen omfattande. Denna långtgående ansvarighet mildras emellertid av regler, som begränsar storleken av den ersättning, fraktföraren har att utge. Ersättning skall sålunda i regel icke utgå för annat än godsets värde vid avlämnandet till befordran. Utebliven handelsvinst eller andra indirekta skador skall icke ersättas. Vidare är ersättningen maximerad till visst belopp per kilogram av bruttovikten av det gods, som skadats eller gått till spillo. Detta belopp utgör i nuvarande svenskt penningvärde omkring 42 kronor. Vid dröjsmål får ersättningsbeloppet icke överstiga frakten. Parterna kan emellertid genom särskilt avtal ge den ersättningsberättigade möjlighet att erhålla ersättning för godsets fulla värde och även för indirekt skada. Den begränsning av ersättningskyldigheten, som fraktföraren enligt det sagda åtnjuter, äger han emellertid icke göra gällande, om han eller hans medhjälpare uppsåtligen eller av grov oaktsamhet vållat skadan. Har fraktföraren eller medhjälparen vållat skadan av oaktsamhet som ej kan anses såsom grov, gäller däremot begränsningsreglerna och detta även om utomobligatoriska skadeståndsregler åberopas som grund för anspråket.

Femte kapitlet upptager bl. a. regler om reklamation och preskription, vilka genom sina knappt tilltagna tidsfrister ådagalägger en viss stränghet mot fraktförarens kunder. Vidare innehåller kapitlet ett system av regler avsedda att skapa ett ändamålsenligt tillvägagångssätt för att erhålla verkställbar dom i tvister, hänförliga under konventionens område. Detta syftemål vinnes främst genom att de i den interna processrätten fundamentala reglerna om litispensens och res judicata såsom rättegångshinder erhåller internationell räckvidd och genom att avgöranden av behörig domstol i en

konventionsstat tillerkännes verkställbarhet i övriga konventionsstater. Konventionen anvisar även möjlighet att avgöra tvister genom skiljedom.

Sjätte kapitlet behandlar s. k. genomgående befordran, d. v. s. sådan befordran som på grund av ett och samma fraktavtal utföres av flera fraktförare efter varandra. Kapitlets bestämmelser synes dock ännu icke ha fått större praktisk betydelse.

Sjunde kapitlet, som omfattar endast en artikel, innehåller det betydelsefulla stadgandet, att konventionens regler — med undantag för vissa bestämmelser om fraktförarnas inbördes ansvarighet vid genomgående transporter — förklaras vara tvingande. Det är således icke möjligt för vägfraktföraren att — såsom förekommit särskilt inom sjöfrakträtten — avtalsvägen friskriva sig från transportansvar vid en mängd olika skadefall.

Åttonde kapitlet innehåller bestämmelser om konventionens ikraftträdande m. m. Som tidigare har nämnts, har konventionen trätt i kraft den 2 juli 1961. Den förblir i kraft så länge antalet anslutna stater icke understiger fem. Tvister mellan konventionsstater om konventionens tolkning eller användning skall, i den mån de icke kan lösas genom förhandlingar eller på annat sätt, hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen. Varje konventionsstat äger dock vissa möjligheter att genom särskilt förbehåll fritagga sig från skyldigheten att hänskjuta olösta tvistefrågor till Internationella domstolen. Sådant förbehåll har hittills gjorts endast av Polen. I övrigt må reservationer ej göras. Sedan konventionen varit i kraft i tre år, således efter den 2 juli 1964, äger varje konventionsstat påkalla en konferens för revision av konventionen.

Konventionen är avfattad i en engelsk och en fransk text. De båda texterna skall äga lika vitsord. Konventionen jämte svensk översättning har såsom *bilaga 1* fogats vid detta betänkande.

Gällande svensk rätt

Någon lagstiftning rörande fraktavtalet vid godsbefordran på väg förekommer icke i Sverige. De rättsregler som kan anses gälla på förevarande område får i stället utletas ur doktrin, domstolspraxis, handelsbruk och annan sedvänja och kompletteras med sådana regler från frakträttens övriga områden, som kan bedömas äga giltighet för all frakträtt, och med allmänna avtalsrättsliga regler.

I svensk doktrin har de frakträttsliga fråsmålen vid landsvägstransporter erhållit mycket ringa utrymme. Ur systematisk synpunkt är Hammar-skjöllds år 1886 utgivna avhandling »Om fraktaftalet och dess viktigaste rättsföljder» av betydelse men kan icke ge mycken ledning vid bedömningen av konkreta frågor rörande dagens landsvägstransporter. Redogö-

relser för de moderna landsvägstransporterna har lämnats av Grönfors i det av Schmidt m. fl. utgivna arbetet »Huvudlinjer i svensk frakträtt»¹ samt i »Allmän transporträtt».²

Även domstolspraxis — i den mån den framgår av publicerade rättsfall — är mycket sparsam. Detta torde sammanhånga med att tvister i vägfraktförhållanden i stor utsträckning hänskjutits till skiljedom.

Ett fylligare material lämnar handelsbruk och annan sedvänja, åtminstone i den mån dessa förhållanden kan anses återspeglade av de i praktiken gängse avtalsvillkoren. Emellertid är det i hög grad ovisst, i vilken utsträckning likhetstecken kan sättas mellan vad som faktiskt regelmässigt avtalas och de regler som kan vara att tillämpa vid frånvaro av avtal. Det möter också svårigheter att i någon större utsträckning utskilja specifikt frakträttsliga regler av den art att de måste anses tillämpliga inom frakträtten i dess helhet.

Av det sagda torde framgå att det är mycket svårt — för att icke säga omöjligt — att annat än i vissa stycken bestämma vad som är gällande svensk rätt i fraktförhållanden på väg. Emellertid synes det kommittén möjligt att urskilja åtminstone de i det följande nämnda rättsreglerna.

Vägfraktavtalet är att anse som ett konsensualavtal. Beträffande avtalets tillkomst är avtalslagens bestämmelser tillämpliga. Ett vägfraktavtal kan alltså komma till stånd genom muntligt anbud och muntlig accept; för att avtalet skall vara bindande kräves ingalunda upprättande av någon handling, t. ex. fraktsedel, eller överlämnande av godset i fraktförarens besittning. Genom fraktavtalet blir fraktföraren förpliktad ej blott att transportera godset utan även att vårda det. Ehuru fraktföraren redan vid avtalsslutet blivit förpliktad att fullgöra transporten, inträder ansvarigheten för godset icke förrän fraktföraren mottagit godset till befordran.³ Fraktföraren är ansvarig för att godset utlämnas till rätt mottagare (NJA 1950 s. 575). Fraktförarens ansvar för godset upphör normalt i och med att det utlämnats till mottagaren. Utlämnandet torde i allmänhet ej kunna anses avslutat så länge fraktförarens folk deltar i hanterandet av godset.⁴ Huru fraktföraren skall förfara, om hinder uppkommer mot utlämnandet, t. ex. genom att den uppgivne mottagaren vägrar att mottaga godset, är

¹ 2 uppl. Stockholm 1962.

² Stockholm 1965.

³ Fraktföraren kan givetvis på annan grund än det egentliga fraktföraransvaret bli ersättningsskyldig för skada som tillfogas hans medkontrahent i samband med transportuppdragets fullgörande. Så synes ha skett i rättsfallet NJA 1960 s. 644, där en åkare ansågs skadeståndsskyldig gentemot varuägaren för att hans folk, som skolat avhämta viss godsmängd i ett lager, stulit bl. a. gods som icke skolat hämtas.

⁴ I ett i Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling 1949 s. 303 publicerat rättsfall (Svea hovrätt) hade, efter transport av en maskin med lastbil, bilens chaufför samt godsmottagaren gemensamt försökt lossa maskinen från bilen, varvid maskinen skadats. Chauffören och mottagaren ansågs lika vållande, och fraktföraren ansågs pliktig svara för chaufförens vållande. Fraktföraren förpliktades följaktligen ersätta mottagaren halva skadan. Två dissidenter ville dock ålägga fraktföraren att svara för hela skadan.

ovisst, men det synes här vara på sin plats att i analogi med sjö- och järnvägsrätten antaga en rätt för fraktföraren att befria sig från vidare ansvar för godset genom att upplägga det till förvaring hos tredje man eller, om en sådan åtgärd med hänsyn till godsets beskaffenhet eller ringa värde icke är försvarlig, genom att sälja godset för avsändarens räkning. I vart fall torde en dylik rätt få antagas, därest avsändaren underlåter att på anfordran ge instruktioner om huru med godset skall förfaras.

Fraktförarens ansvarighet för det transporterade godset omfattar enligt Hammarskjöld »all den skada eller förlust, som vållats av orsaker, vilka med den beskaffenhet av transportobjekt och de faktiska förhållanden i övrigt, som fraktföraren med fog kan förutsätta och lägga till grund för sina beräkningar, äro att betrakta såsom möjliga att förutse och genom förnuftiga åtgärder undvika». ⁵ Ett dylikt ansvar torde med gängse terminologi böra betecknas som ett culpaansvar. Ansvaret omfattar även culpa hos fraktförarens medhjälpare. Det får antagas, att fraktföraren är bevisskyldig för att inträffad realskada icke beror av vållande å hans sida, en regel som får anses följa av det förhållandet, att motparten typiskt sett saknar möjligheter att fastställa huru skadan timat. ⁶ Genom omkastningen av bevisbördan kommer fraktförarens ansvar i praktiken att närma sig ett strikt ansvar. Enligt vad rättsfallet NJA 1948 s. 701 ger vid handen, föranleder den omständigheten att befordringen utföres utan vederlag icke någon lindring i fraktförarens ansvarighet. Även för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset torde fraktföraren vara ansvarig.

Enligt allmänna skadeståndsrättsliga grundsatser äger den skadelidande erhålla gottgörelse för hela den ekonomiska skada, som drabbat honom; det är således det individuella intresset som ersättes. Huruvida denna princip — förutsatt att den ej satts åsido genom avtal — skall vinna tillämpning även vid bestämmande av skadestånd inom vägfraktförhållanden måste anses tveksamt. Det kan nämligen anses vara ett inom frakträtten allmänt accepterat betraktelsesätt, att fraktföraren icke skall behöva utge högre ersättning än han med hänsyn till erhållna uppgifter om bl. a. godsets art kunnat räkna med från början. ⁷ Ehuru mycket talar för att ersättningen således — där ej annat avtalats — bör beräknas efter ett normalvärde å godset, kan det dock väl tänkas att domstolarna skulle föredra att tillämpa den allmänna principen om full ersättning. Några hållpunkter för att på vägtransporter tillämpa inom övriga fraktområden förekommande ansvarsbegränsningar till visst belopp per kolli eller viktsenhet finnes icke. Även beträffande skada till följd av dröjsmål får principen om rätt till full ersättning antagas gälla.

Den skadelidande torde gå förlustig sin rätt att föra talan om ersätt-

⁵ A. a. s. 71.

⁶ Jfr SvJT 1943 rf. s. 39.

⁷ Jfr Hammarskjöld a. a. s. 81.

ning, därest han icke inom viss begränsad tid framställer sina anspråk. Reklamationsplikt inom förhållandevis snäva tidsfrister stipuleras vanligen i fraktavtalen och torde även utan avtal gälla här som på närliggande handelsrättsliga områden. Ehuru behovet av korta preskriptionsfrister är påtagligt inom frakträtten och har slagit igenom i all frakträttslig lagstiftning, torde man utan stöd av uttryckligt stadgande icke kunna tillämpa andra preskriptionsfrister inom vägfrakträtten än den i preskriptionsförordningen föreskrivna tioåriga preskriptionstiden, såframt ej kortare tid avtalats.

Kommitténs överväganden

Betydelsen av enhetliga europeiska rättsregler beträffande fraktavtalet vid internationella godstransporter på väg synes icke behöva särskilt framhållas. Det ligger i öppen dag att ett enhetligt regelsystem är ägnat att underlätta avtalslut, skänka större trygghet i transportförhållandena och minska antalet tvister. Önskemål om enhetliga regler på förevarande område har också i olika sammanhang framförts av företrädare såväl för varuägare som för transportörer.

Sveriges vägburna godstransporter till och från det stora — och av allt att döma växande — CMR-området är av betydande omfattning. Beträffande dessa transporter kan svenska domstolar redan nu ha att tillämpa CMR såsom avtalsstatut. Särskilt mot bakgrunden av den ovisshet som råder beträffande den svenska vägfrakträttens innehåll synes det vara en betydande fördel för vår rättsordning att genom upptagande av CMR:s bestämmelser erhålla ett regelsystem, som dels är tillämpligt på all utrikes godsbefordran på väg och dels stämmer överens med rättsordningen i de länder med vilka vi har de livligaste biltrafikförbindelserna.

För svenska vägfraktförare som utför internationell godsbefordran torde det vara till fördel att kunna hänvisa till att de enligt svensk lag är underkastade samma bestämmelser som gäller i de nuvarande CMR-länderna. Likställighet med dessa länders fraktförare synes också kunna ha betydelse vid tilldelning av trafikrättigheter utomlands.

En förutsättning för att upptaga CMR:s regler i vår rättsordning måste dock vara, att dessa kan anses godtagbara enligt hävdvunnen svensk rättsuppfattning. Det är emellertid uppenbart att ett verk sådant som CMR, tillkommet genom samarbete av företrädare för skilda rättsåskådningar, kan innehålla element som ter sig främmande enligt vårt betraktelsesätt. Dylika element måste dock enligt kommitténs mening i enhetlighetens intresse kunna accepteras. Endast om konventionens huvudprinciper skulle anses oförenliga med svensk rättsuppfattning eller icke vara ändamålsenliga med tanke på svenska förhållanden bör det övervägas att Sverige ställer sig utanför konventionen.

Ett ställningstagande till CMR synes främst böra baseras på en prövning av de centrala reglerna om fraktförarens ansvarighet. Det ansvar som fraktföraren enligt nu gällande svensk rätt har att bära i förevarande hänseende kan beskrivas som ett presumtionsansvar, ett culpaansvar med omkastad bevisbörda. Ett antagande av CMR:s regler innebär — åtminstone teoretiskt — en icke oväsentlig skärpning av detta ansvar, i det att fraktföraren i viss utsträckning kommer att svara även för casus. Verkan av skärpningen mildras emellertid av de regler som CMR uppställer i fråga om summamässig begränsning av ersättningen och som innebär lägre maximiersättningar än som stadgas i övriga frakträttsliga regelsystem. För parterna i fraktavtalet lämnas vidare möjligheter att genom överenskommelser beträffande det värde godset skall anses äga eller det särskilda intresse som skall anses förenat med riktig leverans nå fram till ersättningsregler, som är lämpade för den aktuella transporten.

En fråga av allmän räckvidd är emellertid huru en övergång till CMR:s ansvarssystem kommer att påverka fraktkostnaderna. Härvidlag må nämnas, att det i praktiken förekommer att vägfraktföraren avtalsvägen underkastar sig en längre gående ansvarighet än som föreskrives i CMR. Vidare har de till Svenska Lasttrafikbilägareförbundet anslutna vägfraktförarna tecknat en kollektiv transportansvarighetsförsäkring, vilken täcker skador intill 300 000 kronor sammanlagt per fordon med eventuellt släpfordon och oavsett antalet varuägare. En eventuell ytterligare höjning av ansvarssumman synes — vid nuvarande frekvens av ersättningsgilla skador — icke föranleda några betydande kostnader. Någon allmän höjning av fraktkostnadsnivån behöver enligt kommitténs uppfattning ej befaras.

Kommittén vill med hänsyn till det anförda föreslå att Sverige snarast biträder konventionen.

En svensk ratificering av CMR förutsätter, att konventionens regler införlivas med vår lagstiftning. Vid överläggningarna mellan de nordiska kommittéerna har enighet rått om önskvärdheten av att så långt som möjligt ge den av CMR föranledda lagstiftningen en utformning, som i systematiskt hänseende ansluter till det i de nordiska länderna vedertagna mönstret för lagverk. Vissa avvikelser från den i CMR använda systematiken har härigenom blivit nödvändiga. Den svenska kommittén har i enlighet härmed utarbetat förslag till lag om internationell befordran av gods å väg. Detta förslag överensstämmer till sin uppställning och formulering nära med motsvarande danska och norska texter, vilka fogats vid betänkandet i *bilaga 2*.

Sveriges ratificering av CMR förutsätter att utländsk dom, som meddelats av en enligt konventionen behörig domstol i tvist rörande en under CMR hänförlig befordran, tillerkännes verkställbarhet här i riket. Domens materiella innehåll får icke underkastas prövning av svensk myndighet. Däremot är det tillåtet och synes jämväl erforderligt, att de formella för-

utsättningarna för domens verkställbarhet här i riket göres till föremål för särskild prövning. Kommittén anser att en dylik prövning — såsom för närvarande är fallet beträffande vissa jämförbara domar — bör ske genom ett särskilt förfarande inför Svea hovrätt. Med anledning härav har kommittén i förslaget inarbetat regler för prövning av frågor om verkställighet av utländska domar rörande internationell befordran av gods å väg.

De särskilda bestämmelserna i förslaget

Som tidigare nämnts omfattar CMR åtta kapitel. Det sista av dessa kapitel innehåller slutbestämmelser angående undertecknande och ratifikation m. m. och saknar självfallet motsvarighet i lagförslaget. I övrigt har konventionens kapitelindelning följts i förslaget. Endast i ett fall har en bestämmelse placerats i annat kapitel än som motsvarar bestämmelsens placering i konventionen. Vartdera av tredje, fjärde och femte kapitlen innehåller ett tämligen stort antal stadganden av inbördes olikartat innehåll. För att öka överskådligheten har i dessa kapitel använts underrubriker, utmärkande innehållet i varje paragraf eller grupp av sammanhörande paragrafer. Underrubrikerna saknar motsvarighet i konventionen. Den inbördes ordningsföljd de olika bestämmelserna intar i konventionen har i huvudsak följts. Numreringen av konventionens artiklar och förslagets paragrafer stämmer dock icke överens, bl. a. beroende på att innehållet i en del artiklar ansetts böra fördelas på ett flertal paragrafer.

Lagens rubrik

Kommittén har eftersträvat att göra lagens rubrik så kort som möjligt. I enlighet därmed har kommittén — till skillnad från de danska och norska kommittéerna — underlåtit att i rubriken särskilt ange att lagen endast behandlar den frakträttsliga sidan av ifrågavarande godstransporter. Från dansk sida har framhållits, att frånvaron av en hänvisning till fraktavtalet i lagens rubrik skulle för danskt vidkommande kunna föranleda till förväxling med den lagstiftning, som berör den offentlighetsrättsliga regleringen av samma transporter. För Sveriges del innehålles den offentlighetsrättsliga regleringen av den internationella godstrafiken på väg i en kungl. kungörelse den 22 juni 1951, nr 491, angående vissa transporter till eller från utlandet med motorfordon m. m. Någon sammanblandning av denna författning med den föreslagna lagen torde icke behöva befaras.

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

I lagförslagets första kapitel, omfattande 1—3 §§, behandlas lagens tillämpningsområde. Kapitlet motsvarar konventionens kap. I, som omfattar art. 1 och 2.

1 och 2 §§.

I 1 § av förslaget anges till en början vilka fraktaavtal som faller under lagens bestämmelser. För att lagen skall bli tillämplig å ett visst fraktaavtal kräves att transporten

- 1) avser gods,
- 2) utföres med fordon å väg,
- 3) sker mot vederlag, och
- 4) enligt avtalet skall ske mellan ort i Sverige och ort i främmande stat

eller mellan orter i två olika främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till CMR.

Beträffande förutsättningen under 1) är att märka, att icke alla gods-transporter faller under lagens tillämpningsområde. Enligt 1 § andra stycket undantages nämligen postbefordran, begravningstransporter¹ och befordran av flyttsaker. För dessa specialtransporter kräves väsentligen andra regler än för godstransporter i allmänhet. Beträffande transporter av flyttsaker har undertecknarna av CMR genom en särskild anteckning i signaturprotokollet förpliktat sig att ingå i förhandlingar för att ernå överenskommelse rörande avtal om sådana transporter. Sådana förhandlingar har förts inom ECE men icke lett fram till något avtal i ämnet.

Under 2) har såsom förutsättning för lagens tillämpning å en viss transport angivits att transporten utföres med fordon å väg. Härvid avses dock icke alla sorters vägfordon. De slag av fordon, å vilka konventionen är tillämplig, anges i art. 1 andra stycket, som för definition av de där angivna fordonsslagen hänvisar till art. 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik. Kommittén har ansett det lämpligt att i en särskild paragraf i lagen — 2 § — ange vilka fordon som faller inom dess tillämpningsområde. Med fordon i förslagets mening förstås enligt denna paragraf motorfordon och släpfordon. Motorfordon är enligt vägtrafikkonventionen varje fordon, som för framdrivande på väg är försett med motor och icke löper på skenor eller har förbindelse med elektrisk ledning och som normalt användes för befordran av personer eller gods. Med släpfordon förstås enligt samma konvention varje fordon, som är byggt för kopp-

¹ Under uttrycket begravningstransporter inbegripes här även andra transporter av avlidens stoft.

ling till motorfordon. I begreppet släpfordon innefattas således bl. a. påhängsvagnar. Självfallet är en kombination av motorfordon och påhängsvagn, s. k. sammansatt fordon, också att anse som fordon i förslaget mening. I enlighet med det sagda blir lagen tillämplig även på godstransporter med personbil, något som dock torde ha föga praktisk betydelse. Däremot är det ej meningen, att lagen skall vara tillämplig beträffande bilpassagerares resgods.

Såsom framgår under punkt 3), blir lagen ej att tillämpa på sådana transporter som utföres utan vederlag.

I lagens internationella natur ligger den under 4) angivna förutsättningen, att befordringen enligt fraktavtalet skall ske mellan orter, som ligger i skilda stater. Beträffande fraktavtal, enligt vilka godset skall såväl mottagas till befordran som utlämnas inom Sverige, är således den föreslagna lagen icke tillämplig. Ett genomförande av den föreslagna lagstiftningen berör därför icke direkt rättsläget beträffande det inhemska vägfraktavtalet.

Är den ena av de angivna orterna belägen i Sverige och den andra i utlandet, blir bestämmelserna i konventionen regelmässigt tillämpliga. Enligt konventionen kräves nämligen för dess tillämpning endast att den ena av de berörda staterna är ansluten till konventionen. Detta förutsätter emellertid att en icke-konventionsstats internationella privaträtt ger dess domstolar anledning att tillämpa konventionens regler. En sådan ordning har man sökt säkerställa genom att i art. 6 föreskriva, att fraktsedel alltid skall upptaga villkoret att transportavtalet, oavsett vad parterna kan ha överenskommit, skall vara underkastat konventionens bestämmelser (jfr 7 § k). En domstol i en icke-konventionsstat kan sålunda komma att tillämpa konventionen eller en med konventionen överensstämmande lag på grund av att själva avtalet hänvisar till detta regelsystem. Såvitt nu kan bedömas torde emellertid knappast någon av de stater, med vilka Sverige har biltrafikförbindelser av någon betydelse, ställa sig utanför CMR. Det förtjänar att påpekas, att en svensk fraktförare kan bli underkastad konventionsbestämmelserna även om han utför transport enbart inom landet, nämligen såframt hans transportuppdrag utgör en del av en s. k. genomgångstransport, som påbörjats eller skall avslutas utomlands.²

Sker transporten från ort i en främmande stat till ort i annan främmande stat, blir konventionen också tillämplig, såvida åtminstone den ena av dessa båda stater biträtt konventionen.

Den omständigheten att konventionen, efter ratifikation från svensk sida, blir tillämplig å vägtransporter mellan Sverige och utlandet eller att dess regler skall tillämpas av svensk domstol på avtal om befordran mellan vissa främmande stater, innebär emellertid icke att den nu föreslagna lagen undantagslöst blir tillämplig i dessa fall. Då ett rättsförhållande äger

² Beträffande genomgångstransport se vidare 6 kap.

anknytning till olika stater, uppkommer alltid spörsmål efter vilken stats lag förhållandet bör bedömas. De internationellt privaträttsliga regler, som utbildats för att lösa dylika spörsmål rörande transportförhållanden,³ kommer även fortsättningsvis att äga giltighet. I ett avseende innebär förslaget emellertid ändring härvidlag. Då inför svensk domstol tvist uppkommer angående befordran mellan en konventionsstat och en stat som står utanför konventionen, blir det uteslutet att tillämpa sistnämnda stats rättsordning, sedan konventionen trätt i kraft för Sveriges del. För lösning av frågan, huruvida svensk lag eller annan fördragsstats lag i visst fall skall tillämpas, lämnar konventionen emellertid icke någon ledning. Frågan måste därför som hittills bedömas enligt allmänna internationellt privaträttsliga regler. Det kan givetvis sägas att frågan är av väsentligt mindre vikt, då de lagar, som kan komma i fråga för tillämpning, vilar på samma konventionsbestämmelser. Erfarenheten visar emellertid att det är ogörligt att helt undvika sakliga skiljaktigheter, när innehållet i en internationell konvention skall upptagas i skilda nationella rättsordningar. Då frågan om tillämplig lag således alltjämt får anses ha praktisk betydelse, har kommittén ansett det värdefullt att frågan beröres i lagtexten. I lagförslaget har därför — liksom i det norska förslaget⁴ — intagits en bestämmelse av innehåll att lagen icke skall äga tillämpning, såframt jämlikt allmänna rättsgrundsatser annan fördragsstats lag skall gälla.

Från regeln att svensk trafik med utlandet blir underkastad konventionens bestämmelser kan emellertid i visst fall undantag göras. Enligt art. 1 femte stycket är nämligen medlemsstaterna oförhindrade att träffa överenskommelser, varigenom deras gränstrafik undantages från konventionens tillämpningsområde. Med anledning härav har i sista stycket av 1 § i lagförslaget upptagits en bestämmelse enligt vilken Konungen äger förordna, att befordran av gods i lokal gränstrafik helt eller delvis skall vara undantagen från bestämmelserna i lagen. Vad som skall anses utgöra lokal gränstrafik har icke slutgiltigt fastlagts. Att det här rör sig endast om transporter av ganska begränsad räckvidd torde dock få anses klart.

3 §.

Genom art. 2 i konventionen utsträcker dess tillämpningsområde utöver de rena vägtransporterna, i det att konventionen också göres tillämplig på vissa transporter, vid vilka även annat transportmedel kommer till användning. Enligt första stycket första punkten av förevarande artikel, vilken punkt motsvaras av 3 § första stycket i förslaget, skall nämligen transport med vägfordon i sin helhet falla inom konventionens tillämpningsområde, även om fordonet under en del av transporten fraktas med fartyg, järnväg

³ Se härom Karlgren, Internationell privat- och processrätt, 2 uppl. Lund 1960 s. 102.

⁴ Den danska lagen saknar däremot bestämmelsen. Angående motiveringen härtill, se det danska betänkandet s. 57.

eller luftfartyg. En förutsättning härför är dock att godset är lastat på vägfordonet, även då detta fraktas med det andra transportmedlet. Skulle godset — av annan anledning än att hinder uppkommit för befordringens utförande — lossas från vägfordonet och så att säga direkt transporteras med fartyg, järnväg eller luftfartyg, blir vägfrakreglerna icke tillämpliga på denna del av befordringen ehuru genomgående fraktsedel utfärdats.

Genom bestämmelserna i 3 § första stycket vinnes den betydelsefulla fördelen, att ett och samma regelsystem blir tillämpligt på en transport, oaktat olika transportmedel måste tas i anspråk. Icke minst för svenska förhållanden torde denna reglering böra hälsas med tillfredsställelse, särskilt med tanke på att våra vägtrafikförbindelser med kontinenten och Storbritannien måste bygga på sjötransporter.

Det har emellertid icke varit möjligt att uppnå fullständig likställighet i fråga om fraktförarens ansvar beträffande rena vägtransportsträckor och sträckor, där jämväl ett annat transportmedel deltar i befordringen. Det har nämligen icke ansetts rimligt att vägfraktföraren för en under sjö-, järnvägs- eller lufttransport inträffad, för ifrågavarande transportmedel specifik skada skulle svara gentemot lastägaren enligt andra regler än som skolat gälla, därest transportavtalet ingåtts direkt med sjö-, järnvägs- eller lufttransportören. I art. 2 första stycket andra punkten har därför stadgats vissa undantag från huvudregeln att vägfraktföraren under hela befordringen skall svara enligt CMR-reglerna. Dessa undantag torde dock i praktiken icke bli särskilt betydande. För att vägfraktföraren skall kunna undgå att svara enligt CMR-reglerna för realskada eller dröjsmål som uppkommit medan vägfordonet med pålastat gods transporterades med fartyg, järnväg eller luftfartyg fordras nämligen, att han visar dels att realskadan eller dröjsmålet orsakats medan godset befordrades på annat sätt än på väg, dels att realskadan eller dröjsmålet icke vållats av honom utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under och på grund av den befordran som ej skett på väg (t. ex. att lasten på grund av sjöhävning under sjötransport skadats av salt vatten). Där nämnda förutsättningar är uppfyllda, skall vägfraktförarens ansvarighet icke bestämmas enligt CMR-reglerna utan — som det uttryckes i konventionen — på det sätt, varpå den andre fraktförarens ansvarighet skolat bestämmas, därest avtal slutits mellan avsändaren och sistnämnda fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med de tvingande lagregler, som gäller för befordran av gods med det ifrågavarande transportmedlet. Skulle den för sistnämnda transportmedel gällande fraktagstiftningen sakna tvingande ansvarsregler, skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt CMR-reglerna.

Därest vägfraktförarens ansvarighet enligt nyssnämnda undantagsbestämmelser skall bestämmas på annat sätt än enligt CMR-reglerna, kan svårigheter uppstå att fastställa ansvarighetens närmare omfattning. Det kan således råda tvekan om vilka lagregler som skall anses tvingande. De regler

som gäller om fraktföransvaret vid sjö- eller luftbefordran av gods är tvingande endast i den meningen att de ej kan åsidosättas till men för last-ägaren, medan de ej hindrar att fraktföraren påtager sig ett vidsträcktare ansvar.¹ Av förarbetena till CMR synes emellertid framgå, att reglerna i de internationella konventionerna om godsbefordran med fartyg, järnväg eller luftfartyg vid tillämpningen av förevarande artikel i CMR bör betraktas som tvingande.² Huru reglerna i 118—122 §§ sjölagen i detta hänseende bör bedömas synes ovisst.³ Däremot torde det vara klart att reglerna i 130 § sjölagen om ansvar för dröjsmål, vilka icke anses tvingande, ej kan erhålla tillämpning i detta sammanhang.

Av art. 2 första stycket andra punkten synes följa, att CMR:s regler skall tillämpas på varje ansvarsfråga som icke regleras av tvingande bestämmelser i den frakträttsliga lagstiftning som gäller för det transportmedel, varmed fordonet fraktas. Detta torde ha en icke oväsentlig betydelse i fall då fordon fraktas som däckslast vid sjötransport.⁴

Som ovan nämnts skall man enligt konventionens formulering vid bestämmandet av fraktförarens ansvarighet i de nämnda undantagsfallen fingera ett fraktavtal direkt mellan avsändaren och sjö-, järnvägs- eller luftfraktföraren i enlighet med de tvingande regler som gäller för dennes transportmedel. Konventionen lämnar dock icke någon anvisning om huru innehållet i detta fingerade avtal skall bestämmas. Emellertid synes den enda möjliga lösningen vara, att avtalet antages vara slutet enbart på de villkor, som anges i de tvingande bestämmelserna. Det synes därför berättigat att göra den förenklingen, att de tvingande reglerna direkt — utan ett fingerat avtal — lägges till grund för bestämmandet av vägfraktförarens ansvarighet. Den föreslagna lagtexten har, liksom den danska och den norska, utformats i enlighet härmed.

I andra stycket av art. 2 upptages en specialbestämmelse för det fall att vägfraktföraren tillika är fraktförare med avseende å det andra transportmedlet. Också i sådant fall skall reglerna i första stycket tillämpas, varvid skall fingeras att vägfraktförarens verksamhet utövas av en och den andra fraktförarverksamheten av en annan person. Vid de nordiska överläggningarna har bestämmelsens innehåll ansetts självklart, varför den utelämnats i de framlagda förslagen.

Utformningen av förevarande artikel har blivit föremål för kritik särskilt från engelsk sida, varvid man har hävdats att den oklarhet som vidlåder ar-

¹ Se Haaglagen 3 § 8 mom. och 5 § första stycket samt luftfartslagen 9 kap. 23 § första stycket.

² Jfr Buzzi-Quattrini, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR), Wien 1961, s. 49 f.

³ Jfr det danska betänkandet s. 15 f och det norska s. 16 f. Olika meningar synes här göra sig gällande. Den norska ståndpunkten, enligt vilken avgörande vikt bör fästas vid att 122 § sjölagen i realiteten pålägger fraktföraren ett tvingande minimiansvar på samma sätt som Haaglagen, synes böra biträdas.

⁴ Se Haaglagen 1 § c. och sjölagen 122 § första stycket.

tikeln lätt kan föranleda tvister. Ehuru denna kritik icke kan anses oberättigad, har man vid de nordiska överläggningarna varit enig om att de invändningar som på denna punkt kan resas mot konventionen icke bör tillmätas avgörande betydelse, då det gäller frågan huruvida konventionen bör biträdas eller ej. Det har därvid bl. a. hänvisats till att undantagsbestämmelserna, såsom tidigare framhållits, kan antagas få ganska begränsad användning.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Lagförslagets andra kapitel omfattar i likhet med konventionens kap. II endast ett stadgande.

4 §.

I denna paragraf upptages — i överensstämmelse med art. 3 i konventionen — regler för det fall att skada uppkommer till följd av att fraktförarens anställda eller andra, som han anlitat för befordringen, begått fel eller försummelse i tjänsten. I sådant fall svarar fraktföraren för skadan som om han själv begått felet eller försummelsen.

I fråga om skadeståndsansvar i avtalsförhållanden av den typ varom här är fråga torde svensk rätt erkänna sådant ansvar för fel eller försummelse å medhjälparens sida. Detta torde gälla i fråga om såväl avtalspartens egna anställda av alla grader som av honom anlitate självständiga yrkesutövare. Innehållet i förevarande paragraf innebär således icke någon nyhet för svensk rätt.

3 KAP.

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Konventionens kap. III omfattar art. 4—16. I kapitlets början lämnas bestämmelser om fraktsedel; art. 4 och 5 behandlar fraktsedelns upprättande, art. 6 vad fraktsedeln skall innehålla, art. 7 ansvaret för dess innehåll och art. 9 dess bevisverkan. Art. 8, 10 och 11 behandlar spörsmål i samband med godsets överlämnande till fraktföraren, varvid regler gives i art. 8 om fraktförarens plikt att undersöka godset, i art. 10 om verkan av bristfällig förpackning av godset och i art. 11 om sådana skriftliga handlingar, vilkas överlämnande till fraktföraren kan erfordras för att transporten skall kunna genomföras. I art. 12 regleras rätten att förfoga över godset under transporten och i art. 13 mottagarens rätt att inträda i fraktavtalet. Slutligen läm-

nas i art. 14—16 regler för förfarandet, då hinder möter mot att fullfölja transporten eller mot att lämna ut godset.

Samtliga nu nämnda bestämmelser har även i lagförslaget upptagits i tredje kapitlet. Till detta kapitel har även förts de regler beträffande farligt gods, vilka i konventionen fått plats i kap. IV såsom art. 22. En uppdelning av innehållet i de omfångsrika art. 5, 12 och 16 på flera lagrum har ansetts lämplig. De olika paragrafernas eller paragrafgruppernas innehåll framgår av de underrubriker som anges i det följande.

Upprättande av fraktsedel

5 §.

Konventionen berör icke frågan huru fraktavtal kommer till stånd. Huruvida i det särskilda fallet ett giltigt fraktavtal föreligger får således avgöras efter tillämpliga nationella rättsregler. Där denna fråga skall bedömas efter svensk rätt, blir avtalslagens bestämmelser att lägga till grund. Beträffande ett i Sverige ingånget internationellt vägfraktavtal torde t. ex. frånvaron av skriftlig form ej kunna betaga avtalet dess giltighet.

Enligt konventionens art. 4, vars innehåll återges i förevarande paragraf, skall fraktavtalet emellertid bekräftas genom upprättande av fraktsedel. Ett åsidosättande av denna bestämmelse är dock i och för sig utan betydelse för frågan om fraktavtal kommit till stånd. Kan det visas att fraktavtal slutits, skall avtalet gälla och vara underkastat konventionens regler även om fraktsedel ej blivit utfärdad eller ej erhållit föreskrivet innehåll eller kommit bort. En fraktförare kan således ej genom att undandra sig att utfärda fraktsedel undgå konventionens tvingande ansvarsregler.

Ehuru den föreslagna lagens regler kan bli gällande beträffande ett fraktavtal utan att fraktsedel upprättas, är det dock av stor vikt för parterna att de, såsom lagen påbjuder, bekräftar avtalet genom att upprätta fraktsedel. Härvid träder fraktsedelns funktion som bevismedel i förgrunden. Enligt förslaget 11 § — motsvarande konventionens art. 9 — skall nämligen fraktsedeln gälla som bevis om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset. Något exklusivt bevismedel är dock fraktsedeln icke.

6 §.

Enligt förslaget 6 § — motsvarande konventionens art. 5 — skall fraktsedel upprättas i tre originalexemplar. Att samtliga exemplar skall vara original utgör icke något hinder mot att ifyllandet sker medelst genomslag. Samtliga exemplar skall dock underskrivas av såväl avsändaren som fraktföraren. Underskriften kan emellertid vara tryckt på fraktsedeln eller anbringas med stämpel, om ej lagen i den stat, där fraktsedeln upprättas, förbjuder ett sådant tillvägagångssätt. I de nordiska kommittéerna var man överens om att tryckta och stämplade underskrifter borde vara tillåtna.

Det första exemplaret av fraktsedelns är avsett för avsändaren, det andra skall åtfölja godset och det tredje behållas av fraktföraren. I konventionen anges ej vilket exemplar som skall äga vitsord, därest olika exemplar kommit att innehålla mot varandra stridande uppgifter. Avgörandet härav torde få ske på grundval av omständigheterna i det särskilda fallet.

Lastas en sändning på skilda fordon, äger såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast. På motsvarande sätt kan upprättandet av särskild fraktsedel påkallas, om olika slag av gods eller skilda partier ingår i sändningen. I sakens natur ligger att, då sändningen uppdelas på särskilda fraktsedlar, varje sådan »delfraktsedel» skall utfärdas i tre exemplar.

Fraktsedelns innehåll

7 och 8 §§.

Fraktsedelns innehåll regleras i konventionen i art. 6. För överskådlig-
hetens skull har artikelns bestämmelser i lagförslaget fördelats på två pa-
ragrafer, av vilka 7 § upptager de uppgifter, fraktsedelns alltid skall inne-
hålla, medan 8 § anger vad fraktsedelns därutöver i mån av behov skall
innehålla. Beträffande vilka uppgifter som fraktsedelns således skall eller
kan innehålla hänvisas till lagtexten. Det bör observeras att uppräknin-
gen i 8 § ingalunda är uttömmande; det står parterna fritt att i fraktsedelns
intaga de ytterligare uppgifter, som de finner påkallade. Bilfraktsedlar, ut-
formade i enlighet med konventionens regler, har redan kommit i bruk i
vårt land.

Ansvarighet för fraktsedelns innehåll

9 §.

I lagförslagets 9 § — svarande mot konventionens art. 7 — regleras an-
svarigheten för fraktsedelns innehåll. De flesta uppgifterna i fraktsedelns
avser sådana förhållanden, som avsändaren ensam äger kännedom om.
Det förefaller rimligt att fraktföraren utan egna efterforskningar skall kun-
na förlita sig på riktigheten av avsändarens uppgifter t. ex. i fråga om mot-
tagarens adress eller godsets art. På grund härav har stadgats, att avsän-
daren skall svara för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till
följd av oriktighet eller ofullständighet hos sådan uppgift som särskilt
angivits i 7 och 8 §§, med undantag dock för uppgiften under 7 § k) samt
de i detta hänseende mindre betydelsefulla uppgifterna under 7 § a), c)
och i). Avsändaren skall på motsvarande sätt svara för varje annan upp-
gift eller anvisning, som han lämnar angående fraktsedelns upprättande
eller innehåll.

I praktiken torde det ofta förekomma, att fraktsedeln tillhandahålles av fraktföraren och att även utskrivandet av fraktsedeln ombesörjes av denne, i tillämpliga delar på grundval av de uppgifter som avsändaren lämnar. Detta förfaringssätt innebär emellertid icke, att fraktföraren övertagit ansvaret för riktigheten av de uppgifter som han på avsändarens föranledande infört i fraktsedeln. Enligt 9 § andra stycket av förslaget skall nämligen fraktföraren i sådant fall — förutsatt att annat ej styrkes — anses ha handlat för avsändarens räkning.

Av det tidigare sagda framgår, att avsändarens ansvar för fraktsedelns innehåll ej omfattar det under 7 § k) angivna meddelandet. Enligt nämnda punkt skall fraktsedeln innehålla en bestämmelse av innebörd, att den befordran som fraktsedeln avser utan hinder av att annat må vara avtalat är underkastad regleringen i CMR eller lag som överensstämmer med denna konvention. Ändamålet med denna bestämmelse är, att en uppkommen tvist angående fraktavtalet skall bli bedömd enligt CMR-reglerna — såsom av parterna själva anvisad rättsordning — även om tvisten skulle avdömas i ett land, som icke är anslutet till konventionen.¹ Det har ansetts böra ankomma på fraktföraren att tillse att ifrågavarande bestämmelse inflyter i fraktsedeln. Skulle vederbörande domstol underlåta att tillämpa CMR-reglerna på den grund, att bestämmelsen icke intagits i fraktsedeln, skall fraktföraren enligt 9 § sista stycket i förslaget ersätta kostnad och skada som därigenom uppkommit för den som äger förfoga över godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

10 §.

Gör lastägaren gällande krav mot fraktföraren under åberopande av att gods förkommit, minskats eller skadats medan det varit i fraktförarens vård, åligger det enligt allmänna bevisbörderegler lastägaren att styrka sitt påstående. För att lyckas härmed måste lastägaren tydligen bl. a. visa, att fraktföraren mottagit just det förkomna godset respektive mottagit godset i den mängd och det skick, som lastägaren påstår. Ett ändamålsenligt sätt att förebringa denna bevisning är otvivelaktigt att hänvisa till fraktsedelns uppgifter i nämnda hänseenden. För att möjliggöra detta har fraktsedeln, såsom närmare angives under 11 §, genom uttryckligt stadgande tillerkänts viss bevisverkan.

Skall fraktsedelns bevisfunktion leda till ett materiellt riktigt resultat, kräves emellertid att ifrågavarande uppgifter i fraktsedeln blir föremål för vederbörlig uppmärksamhet också från fraktförarens sida. I detta syfte föreskriver förslagets 10 § — som motsvarar art. 8 i konventionen — att fraktföraren, då han mottager godset, skall undersöka riktigheten av frakt-

¹ Jfr s. 34.

sedelns uppgifter angående antalet kolli samt deras märken och nummer. Kan fraktföraren icke med »skäligen medel» verkställa en sådan undersökning, skall han teckna förbehåll härom på fraktsedeln. Vad beträffar tolkningen av uttrycket »skäligen medel» hör observeras att konventionens uttryckssätt¹ närmast tyder på att det mått av verksamhet å fraktförarens sida, som kan fordras i detta avseende, icke kan bestämmas allmängiltigt utan blir beroende av förutsättningarna i varje särskilt fall.

Fraktförarens undersökningskyldighet innefattar även en plikt för honom att då han mottager godset till befordran undersöka godset och dess förpackning. I fråga om denna del av undersökningsplikten nämnes icke något om att den är inskränkt till vad som kan ske med anlitan av »skäligen medel». Omfattningen av undersökningsplikten bestämmas i stället genom föreskriften att undersökningen endast behöver avse godsets och förpackningens »synliga tillstånd». Genom användandet av uttrycket »synlig» — vilket också använts av de övriga nordiska kommittéerna — har kommittén emellertid icke avsett att sådana brister, som uppfattas med andra sinnen än synen, skulle falla utanför undersökningsplikten. Uttrycket »synlig» hör anses ha samma innebörd som det i järnvägstrafikstadgan tidigare använda uttrycket »kunnat upptäckas utifrån». Visar fraktförarens undersökning, att brister förekommer hos godset eller förpackningen, och anser han sig böra åberopa detta förhållande, skall han göra detta genom förbehåll i fraktsedeln.

Förbehåll skall, antingen det avser undersökning av antalet kolli m. m. eller godsets och förpackningens tillstånd, ange ett konkret skäl till varför förbehållet gjorts. Motiveringen måste av naturliga skäl göras mycket kortfattad men skall likväl för att ha någon betydelse redovisa en saklig grund. En anteckning å fraktsedeln av innehåll att fraktföraren helt allmänt gör förbehåll med avseende å godsets och förpackningens tillstånd saknar varje verkan.

För att ett av fraktföraren gjort förbehåll skall bli gällande mot avsändaren kräves dessutom, att denne uttryckligen godkännt förbehållet å fraktsedeln. Det torde därvid i allmänhet icke vara tillfyllest med den underskrift avsändaren alltid har att teckna på fraktsedeln, utan det torde krävas en påteckning t. ex. i form av signatur i omedelbar anslutning till förbehållet.

Såsom framgår av sista stycket av förevarande paragraf, äger avsändaren fordra att fraktföraren gör en längre gående undersökning av godset än nu sagts. För en dylik undersökning äger dock fraktföraren erhålla särskild ersättning. Resultatet av undersökningen skall antecknas å fraktsedeln. Sålunda torde anteckning böra ske även om undersökningen ej visat annat än att fraktsedelns uppgifter var riktiga.

¹ Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier — — —; where the carrier has no reasonable means of checking — — —.

Fraktsedelns bevisverkan

11 §.

Vid 5 § har framhållits, att en av fraktsedelns funktioner är att tjäna såsom bevis om fraktavtalets innehåll och om fraktförarens mottagande av godset. Uttryckliga bestämmelser om fraktsedelns bevisverkan härvidlag lämnas, i överensstämmelse med första stycket av konventionens art. 9, i förevarande paragraf.

I andra stycket av art. 9 lämnar konventionen en bevisregel i fråga om fraktsedelns uppgifter om antalet kolli samt deras märken och nummer. Regeln innebär, att fraktföraren skall presumeras ha mottagit kollina till det antal och med de märken och nummer som framgår av fraktsedeln, såframt han icke gjort förbehåll, som jämte motivering tecknats på fraktsedeln. Likaså skall det av fraktföraren mottagna godset och dess förpackning, i avsaknad av motiverat förbehåll härutinnan, presumeras ha varit i gott synligt tillstånd vid mottagandet.

Uppenbart är att presumptionen att godset och dess förpackning varit i gott synligt tillstånd och att fraktsedelns ursprungliga uppgifter i fråga om kollinas antal, märken och nummer varit riktiga ej kan upprätthållas, då ett av fraktföraren gjort, motiverat förbehåll godkänts av avsändaren på sätt som angivits i föregående paragraf. I sådant fall torde de uppgifter förbehållet innehåller kunna tagas för goda, såframt ej avsändaren styrker att det verkliga förhållandet, trots hans eget godkännande, varit ett annat. Även då fraktförarens motiverade förbehåll ej blivit godkänt, synes emellertid konventionen tillägga förbehållet den verkan, att den ifrågavarande presumptionen icke inträder. Allmänna bevisbörderegler torde då böra tillämpas och således avsändaren principiellt ha att styrka sina påståenden exempelvis om det antal kolli han avlämnat och om godsets skick vid den tidpunkt då det mottogs av fraktföraren. Trots detta torde det ofta vara ett väsentligt intresse för fraktföraren att säkra bevisning rörande en redan vid godsets mottagande förefintlig skada eller därmed jämförbar omständighet. Det har gjorts gällande att det, när fraktföraren icke lyckas utverka avsändarens godkännande av ett å fraktsedeln tecknat förbehåll, icke skulle återstå annat för fraktföraren än att vägra utföra transporten.¹ Har bindande fraktavtal slutits redan innan godset avlämnades, synes emellertid ett dylikt tillvägagångssätt icke alltid tillrådligt. Bevissvårigheter av sådan art, att fraktföraren ser sig tvungen att avstå från att utföra befordringen, torde sällan vara att befara. Erforderlig bevisning kan nämligen tryggas genom andra bevismedel än fraktsedeln. För övrigt torde förbehåll ej blott kunna omintetgöra den till fraktsedeln knutna presumptionen utan

¹ Se Muth, Leitfaden zur CMR, Berlin 1963, s. 30.

också i den mån dess motivering ter sig beaktansvärd, kunna tjäna som positivt bevis för att fraktförarens påståenden är riktiga.

Framhållas må, att fraktsedeln icke är något exklusivt bevismedel ens i fall då riktigheten av dess uppgifter ej satts i fråga genom förbehåll. Det är således alltid möjligt för parterna att genom andra bevismedel, t. ex. vittnen, vederlägga fraktsedelns uppgifter och i stället styrka sina egna påståenden.

Bristfällig förpackning

12 §.

I förslagets 12 § — motsvarande konventionens art. 10 — regleras frågan om avsändarens ansvar för skada och kostnad, som orsakas av bristfällighet i godsets förpackning. Uppkommer av denna orsak skada å person, fordon, utrustning eller annat gods eller föranledes därav kostnad, svarar avsändaren härför gentemot fraktföraren. Avsändaren är dock fri från ansvar, om fraktföraren kände till bristfälligheten men trots detta underlät att teckna förbehåll därom å fraktsedeln eller om fraktföraren hade kunnat skaffa sig kännedom om bristfälligheten genom undersökning enligt 10 § andra stycket.

Farligt gods

13 §.

Kommittén har, i likhet med de övriga nordiska kommittéerna, ansett det lämpligt att i anslutning till reglerna om följderna av bristfällig förpackning upptaga reglerna om farligt gods, vilka i konventionen har sin plats i kap. IV art. 22. Dessa har därför i förslaget inpassats redan i 3 kap. och bildar här 13 §. I denna stadgas skyldighet för avsändaren att, då han till fraktföraren överlämnar gods av farlig beskaffenhet, noga underrätta denne om vari faran består och vilka försiktighetsmått som i förekommande fall erfordras. Någon viss form för underrättelsen är icke föreskriven, men lagtexten nämner i likhet med konventionen särskilt, att underrättelsen intages i fraktsedeln. Har avsändaren icke begagnat sig av denna möjlighet, ankommer det på honom eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren var väl medveten om faran.

Därest farligt gods överlämnats till fraktföraren utan att denne blivit upplyst om godsets farlighet, äger han när som helst och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta den skada, som därigenom drabbar lastägaren. Avsändaren är skyldig att gottgöra den skada och kostnad som föranletts av att han överlämnat farligt gods till befordran.

I konventionen anges icke närmare vilka egenskaper ett godsslag skall ha för att det skall bli hänförligt under förevarande bestämmelser. Nämnas må emellertid, att CIM såsom bilaga innehåller ett internationellt reglemente angående befordran av farligt gods å järnväg (Règlement international concernant le transport des marchandises dangereuses par chemins de fer, RID). Vidare har efter långvarigt arbete inom ECE den 30 september 1957 i Genève träffats överenskommelse rörande internationell befordran av farligt gods å väg (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par route, ADR). Denna överenskommelse har utarbetats i avsikt att förteckna och klassificera ämnen och föremål, som på grund av explosionsrisk, brandfara, radioaktivitet, giftiga eller frätande egenskaper eller dylikt bör uteslutas från befordran eller mottagas endast på särskilda villkor, såsom beträffande godsets förpackning och etikettering, dess samlastning med annat gods samt konstruktionen, utrustningen och handhavandet av transportmedlen. Frågan om svensk anslutning till ADR är föremål för utredning av särskilt tillkallade sakkunniga (utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m.).¹

Handlingar som skola ställas till fraktförarens förfogande

14 §.

I lagförslaget 14 § återfinnes de bestämmelser som uppställts i konventionens art. 11 i syfte att reglera vissa med tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter sammanhängande frågor. I paragrafens första stycke fastslås avsändarens skyldighet att lämna fraktföraren erforderliga handlingar och upplysningar. Skulle skada åsamkas fraktföraren genom att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, t. ex. genom att fraktföraren påtvingas en lång väntan innan formaliteterna ordnats upp, svarar avsändaren enligt andra stycket för skadan, dock ej om denna är att tillskriva fel eller försummelse av fraktföraren. Som fel eller försummelse av fraktföraren anses emellertid ej att denne icke närmare undersökt riktigheten eller fullständigheten av de handlingar och upplysningar, han erhållit. Enligt uttryckligt stadgande föreligger nämligen icke någon sådan undersökningsskyldighet för fraktföraren.

I tredje stycket av förevarande paragraf behandlas följderna av att en till fraktföraren överlämnad handling går förlorad eller användes på oriktigt sätt. Det måste härvidlag till en början framhållas, att konventionstexten lämnar utrymme för tvekan i fråga om vilka handlingar, som omfattas av ifrågavarande bestämmelse. Det kan nämligen icke anses vara klart ut-

¹ Beträffande andra befordringsmedel må hänvisas till 92, 97 och 119 §§ sjölagen, 4 § 6 mom. Haaglagen, § 57 järnvägstrafikstadgan och 107 § luftfartskungörelsen den 24 november 1961. — Här som i det följande avses 1925 års järnvägstrafikstadga.

sagt, huruvida bestämmelsen omfattar även handlingar, som ställts till fraktförarens förfogande utan att vara omnämnda i fraktsedeln. De nordiska kommittéerna har enats om den tolkningen av stadgandet, att nu nämnda handlingar faller utanför detsamma. Kommittén är emellertid medveten om att det från saklig synpunkt kan resas invändningar mot en sådan tolkning. I enlighet med den tolkning, som kommittén förordar, har lagtexten i förslaget utformats så att det klart framgår att stadgandet gäller »handling som är omnämnd i fraktsedeln och som överlämnats till fraktföraren».

Går sådan handling förlorad eller användes den oriktigt, kan fraktföraren bli skyldig att svara för skada som uppkommer därav. Enligt konventionstexten svarar fraktföraren för sådan skada på samma sätt som en kommissionär (commissionnaire; agent). I svensk rätt regleras kommissionärs ansvar för skada, som han vid fullgörande av sitt uppdrag tillskyndat kommittenten, i 17 § lagen den 18 april 1914 om kommission, handelsagentur och handelsresande. Detta lagrum uppställer som förutsättning för ersättningsskyldighet att kommissionären visat försumlighet; härunder anses även oskicklighet och oförstånd falla.¹ Emellertid är de nordiska kommittéerna eniga om att ordvalet i konventionstexten icke får föranleda den tolkningen, att tillämpningen av det ifrågavarande stadgandet skulle bli beroende av innehållet i varje särskilt lands kommissionslagstiftning. Konventionens hänvisning till kommissionärsansvaret torde i stället enligt de nordiska kommittéernas mening böra uppfattas som en anvisning om strängare ansvar än det vanliga culpaansvaret.² Vid utformningen av de nordiska lagförslagen har det lämpligaste sättet att åstadkomma ett sådant strängare ansvar ansetts vara att föreskriva en omkastning av bevisbördan. Förslaget innehåller därför den regeln att fraktföraren svarar för här avsedd skada, såframt han ej förmår visa, att förlusten av handlingen eller den oriktiga användningen därav icke härrör av fel eller försummelse å hans sida.

Slutligen stadgas i fråga om skadeståndets storlek, att ersättningen icke får överstiga vad som skolat utgå, därest godset gått förlorat. Innebörden av denna bestämmelse belyses närmare under 29 och 30 §§.

Såsom framgår av det sagda anser kommittén den ansvarsregel, för vilken här redogjorts, ej vara tillämplig beträffande förlust eller oriktig användning av handling, som icke blivit omnämnd i fraktsedeln. Uppenbarligen kan emellertid fraktföraren bli ersättningsskyldig även i sådant fall. Här för torde dock principiellt krävas att motparten styrker — förutom att han lidit skada — dels att fraktföraren emottagit handlingen, dels att fraktföraren varit vårdslös vid handhavandet av denna. Vad beträffar sistnämnda omständighet torde emellertid i åtskilliga fall den bevisbörda som sålunda anses åvila fraktförarens motpart vara av ganska teoretisk art. Är det

¹ Jfr Gagge-Eklund, Lagen om kommission, 3 uppl. Malmö 1952, s. 49.

² Ang. svensk rätt se NJA II 1914 s. 203. »Vid bedömande av frågan, huruvida kommissionären gjort sig skyldig till försumlighet eller icke, måste hänsyn tagas till kommissionärens ställning och förtrogenhet med affärer av det slag uppdraget avser.»

exempelvis ådagalagt att fraktföraren tagit emot viss handling och att denna sedermera kommit bort, torde fraktföraren ej kunna undgå ansvar med mindre han styrker att förlusten icke beror på vårdslöshet å hans sida.

Ett särskilt spörsmål är huruvida fraktföraren, där han befinnes vara ansvarig för skada genom förlust eller oriktig användning av handling som ej är omnämnd i fraktsedeln, äger tillgodonjuta den i förevarande paragraf stadgade begränsningen av skadeståndet. Denna fråga synes böra besvaras jakande. Enligt konventionens art. 28 äger nämligen fraktföraren även i fråga om skadeståndskrav på utomobligatorisk grund åberopa konventionens regler om begränsning av ersättningen. Det bör då finnas än större anledning att tillämpa ersättningsbegränsning på sådana på kontraktsförhållandet grundade men av lagen ej omfattade skadeståndsanspråk, som här avses.

Förfoganderätt över godset under befordringen

Konventionen innehåller i art. 12 en reglering av rätten att förfoga över godset under transporten. Med hänsyn till artikelns omfattning har det ansetts lämpligt ur redaktionell synpunkt att i förslaget dela upp artikelns innehåll på tre skilda paragrafer, 15—17 §§.

Förevarande bestämmelser berör dels förhållandet mellan fraktföraren och dennes motpart, dels det inbördes förhållandet mellan avsändaren och mottagaren gentemot fraktföraren. Med avseende å det förstnämnda förhållandet innebär bestämmelserna, att fraktförarens motpart tillerkännes rätt att i viss omfattning ensidigt ändra fraktavtalet. I det senare avseendet reglerar bestämmelserna vem av avsändaren och mottagaren som i ett givet ögonblick äger utöva den nyssnämnda befogenheten gentemot fraktföraren.

15 §.

Förevarande paragraf motsvarar de fyra första styckena av konventionens art. 12 och behandlar huvudsakligen frågorna, vad förfoganderätten över godset innebär och vid vilken tidpunkt denna rätt övergår från avsändaren till mottagaren.

I första stycket fastslås, att avsändaren äger förfoga över godset. I motsats till vad som är fallet med järnvägs- och luftfartslagstiftningen¹ innehåller förevarande stadgande icke någon uttömmande uppräknings eller preciserad beskrivning av de slags förfoganden som må komma i fråga. Som viktiga exempel nämnes emellertid, att avsändaren kan begära att fraktföraren avbryter transporten, befordrar godset till annan bestämmelseort eller utlämnar det till annan än den som ursprungligen angivits såsom mottagare.

¹ CIM art. 21, järnvägstrafikstadgan § 71; luftfartslagen 9 kap. 12 §.

På sätt stadgas i 6 § skall det andra exemplaret av fraktsedeln åtfölja godset under transporten. Vid godsets framkomst till bestämmelseorten skall enligt 18 § detta fraktsedelsexemplar överlämnas till mottagaren. I och med att så sker, övergår enligt andra stycket av 15 § förfoganderätten över godset till mottagaren. I 18 § utsäges vidare att mottagaren, om godset icke alls ankommer eller om det icke kommer i rätt tid till bestämmelseorten, med anledning härav i eget namn får göra gällande de rättigheter som härflyter ur befodringsavtalet. Enligt 15 § andra stycket upphör avsändarens förfoganderätt även i och med att mottagaren framställt nyssnämnda anspråk.

Sedan förfoganderätten övergått till mottagaren, kan avsändaren således icke räkna med fraktförarens medverkan till att förhindra att mottagaren förfogar över godset eller låter utlämna det till sig. Detta inverkar dock icke på den rätt att hindra att godset utgives, som på annan grund kan tillkomma avsändaren i hans förhållande till mottagaren. Är det t. ex. fråga om ett distansköp, där säljaren är avsändare, kan han sålunda enligt 15 eller 39 § köplagen vara berättigad att hindra godsets utgivande.²

Det står avsändaren fritt att förlägga övergången av förfoganderätten till en tidigare tidpunkt än som avses i andra stycket. Enligt tredje stycket av förevarande paragraf skall nämligen förfoganderätten tillkomma mottagaren, så snart fraktsedeln upprättats, såframt avsändaren infört uppgift därom i fraktsedeln. Denna regel är ägnad att i fall då så är lämpligt, såsom då mottagaren (köpare) skall erlægga köpeskilling redan i samband med att varan avlämnas till fraktföraren, stärka mottagarens rättsställning genom att betaga avsändaren varje möjlighet till förfogande över godset och lämna mottagaren möjlighet att, sedan han fått det första fraktsedelsexemplaret i sin hand, själv förfoga över godset redan under beföringen.

På sätt framgår av fjärde stycket har hänsynen till fraktföraren ansetts kräva en viss begränsning av möjligheten till upprepade ändringar i destinationen av godset. Har mottagaren med utnyttjande av sin förfoganderätt anvisat ny mottagare, kan således den sistnämnde icke i sin tur kräva, att godset i stället skall avlämnas till någon annan.

16 §.

Denna paragraf motsvarar femte och sjätte styckena av konventionens art. 12. Paragrafen behandlar villkoren för förfoganderättens utövande samt vissa begränsningar i förfoganderätten, som ansetts böra uppställas i fraktförarens intresse.

Vill avsändaren utöva sin förfoganderätt, har han att legitimera sig ge-

² Se härom närmare Almén, Om köp och byte av lös egendom, 4 uppl. Stockholm 1960, s. 158 ff, jfr Flodin—Wikander, Järnvägstrafikstadgan, Stockholm 1933 s. 151 och 156.

nom att förete det första fraktsedelsexemplaret, på vilket han skall ha antecknat de nya anvisningarna. Såsom framgår av 6 § får avsändaren, så snart fraktsedeln upprättats, tillgång till det nämnda exemplaret och sättes därmed i stånd att utöva förfoganderätten i den mån denna ej jämlikt 15 § övergått till mottagaren. Skulle avsändaren avhända sig fraktsedelsexemplaret, kan han ej längre förfoga över godset. Detta innebär dock icke att mottagaren därmed får förfoganderätten. Därest mottagaren icke jämlikt 15 § tredje stycket erhållit förfoganderätt redan i och med fraktsedelns upprättande, kan han trots förvärvet av det första fraktsedelsexemplaret icke förfoga över godset förrän detta kommit fram till bestämmelseorten. En mottagare (köpare), som fått det första fraktsedelsexemplaret i sin hand, är dock tryggad mot vidare förfoganden över godset från avsändarens (säljarens) sida. CMR-fraktsedeln kan därför i köpförhållanden användas även i fall, i vilka betalningen av köpeskillingen avses skola ske mot dokument.¹

Tillkommer förfoganderätten mottagaren till följd av förordnande enligt 15 § tredje stycket, är möjligheten att utöva förfoganderätten likaledes beroende av att det första exemplaret av fraktsedeln företes. Däremot äger mottagaren utan att förete detta fraktsedelsexemplar utöva sin förfoganderätt, därest denna kan grundas på bestämmelserna i 15 § andra stycket.²

En förutsättning för att förfoganderätten skall få utövas är vidare att fraktföraren blir gottgjord för kostnad och skada, som uppkommer till följd av anvisningarnas utförande.

Som redan nämnts, har fraktföraren icke obegränsad skyldighet att efterkomma anvisningar från den som äger förfoga över godset. Sålunda är fraktföraren icke pliktig att efterkomma en anvisning, om utförandet av denna skulle medföra hinder för den normala utövningen av hans verksamhet eller åstadkomma skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Det kan givetvis också inträffa, att en anvisning överhuvudtaget ej längre går att utföra vid den tidpunkt då den når den som skall utföra densamma. Att fraktföraren i detta läge icke är pliktig att utföra anvisningen må synas självklart men har i anslutning till konventionstexten ändå uttryckligen omnämnts i de nordiska lagtexterna. Ehuru fraktföraren således i nu angivna fall kan vägra att efterkomma anvisning, åligger det honom dock att om sin vägran omedelbart underrätta den som givit anvisningen.

Anvisningar som skulle leda till att en sändning delas måste regelmässigt bli särskilt betungande för fraktföraren. En bestämmelse som fritager fraktföraren från skyldighet att efterkomma sådana anvisningar återfinnes i paragrafens sista stycke. I sådana fall är fraktföraren icke ens pliktig att lämna underrättelse om att anvisningen ej kommer att följas.

¹ Se 16 och 71 §§ köplagen.

² Jfr CIM art. 21 § 4.

17 §.

I denna paragraf, vilken motsvarar sjunde stycket av konventionens art. 12, fastslås att fraktföraren vid skadeståndsansvar är skyldig att efterkomma anvisningar i den omfattning som framgår av 15 och 16 §§. Vidare stadgas, att fraktföraren i förhållande till den som äger förfoga över godset svarar för skada, som uppkommit genom att fraktföraren åtljtt anvisning utan att den som meddelat anvisningen företett det första fraktse-delsexemplaret.

Ehuru särskilt stadgande härom icke finnes upptaget i konventionens art. 12 — i motsats till vad förhållandet är i art. 11 tredje stycket — och ej heller i förevarande paragraf, torde man kunna utgå från att fraktförarens ansvarighet enligt paragrafen är begränsad på samma sätt som hans ansvarighet enligt sista stycket av 14 §.

Godsets utlämning

18 §.

Denna mot konventionens art. 13 svarande paragraf behandlar rättsförhållandet mellan mottagaren och fraktföraren.

Genom fraktavtalet uppkommer ett kontraktsförhållande mellan avsändaren och fraktföraren men icke mellan mottagaren och fraktföraren. Förevarande paragraf tillerkänner emellertid i likhet med övriga frakträttsliga lagstiftningar mottagaren en självständig rätt att vid godsets framkomst till bestämmelseorten få ut detta. Skulle godset ha gått förlorat eller fördröjts utöver viss frist, erhåller mottagaren i stället rätt att i eget namn göra gällande ersättningsanspråk eller andra rättigheter som kan härflyta ur fraktavtalet.

Ett villkor för att mottagaren sålunda skall få inträda i avsändarens ställe med avseende på rätten till godset eller ersättning därför är att han påtager sig uppfyllelsen av vad fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet. I andra stycket av förevarande paragraf stadgas därför att mottagare, som vill göra gällande rätt enligt första stycket, skall erlægga vad som utestår att betala enligt fraktsedeln. Även om godset gått förlorat, synes mottagaren vara tvungen att betala enligt fraktsedeln, såframt han vill göra bruk av sin rätt att kräva ersättning.

Fraktföraren är icke pliktig att utlämna godset, förrän mottagaren erlagt den angivna betalningen eller ställt säkerhet för denna. Den rätt att kvarhålla godset, som sålunda tillerkänts fraktföraren, bör betraktas enbart såsom en retentionsrätt, vilken ger fraktföraren möjlighet att genom kvarhållande av godset öva en viss påtryckning på mottagaren för att förmå denne till betalning men däremot icke ger fraktföraren generell befogenhet att göra sig betald ur godset.

Hinder för befordringens utförande

19 §.

Förevarande paragraf, vilken motsvarar konventionens art. 14, reglerar förfarandet i de fall, då det visar sig omöjligt att genomföra transporten till bestämmelseorten på det sätt som förutsatts i fraktsedeln. I sådant fall skall fraktföraren inhämta besked om hur han skall förfara av den som enligt 15 § äger förfoganderätten över godset.¹ Står besked ej att erhålla inom skälig tid och kan transporten genomföras på annat sätt än fraktsedeln anger, har fraktföraren att av egen drift vidtaga de åtgärder som han bedömer i den uppkomna situationen mest gagna dens intressen som äger förfoga över godset.

De regler som sålunda föreslås kan sägas innebära större krav på fraktföraren än vad den frakträttsliga lagstiftningen i allmänhet ställer på honom i motsvarande fall. Så föreligger t. ex. vid järnvägstransport icke någon skyldighet för fraktföraren att inhämta anvisning, därest transporten kan utföras över annan järnvägslinje än den i fraktavtalet avsedda.² Vidare förutsätter regeln om fraktförarens skyldighet att på egen hand verka i den förfogandeberättigades intresse, att fraktföraren och hans medhjälpare ned till den enskilde bilföraren besitter stor förmåga att bedöma vad situationen kräver. Likväl kan enligt kommitténs mening de krav, konventionen härvidlag ställer på fraktföraren, icke anses större än vad som rimligen kan fordras av utövare av internationell godstrafik. Det torde också kunna förväntas, att fraktförarens och hans medhjälparens handlande i nu angivna situationer i rättstillämpningen kommer att bedömas med tillbörlig hänsyn till förhållandena då det klandrade beslutet fattades.

För paragrafens tillämpning är det utan betydelse, huru hindret för befordringens utförande uppkommit. Det är således likgiltigt om hindret orsakats av force majeure eller om det uppstått till följd av vållande, det må vara å avsändarens eller å fraktförarens sida.

Hinder för utlämningen

20 §.

Denna paragraf återger i nära anslutning till konventionens art. 15 regler för förfarandet i sådana fall, då hinder för utlämningen uppkommer, sedan godset ankommit till bestämmelseorten. Sådant hinder torde vanligen bestå i att mottagaren icke kan anträffas eller att han vägrar mottaga godset. Förekommer hinder för utlämnandet av godset, skall fraktföraren alltid inhämta anvisning från avsändaren. Att i visst fall med avsändare

¹ Ang. undantag från skyldigheten att inhämta anvisning se dock 23 §.

² CIM art. 24, järnvägstrafikstadgan § 72.

avses annan än den ursprunglige avsändaren framgår av en särbestämelse i paragrafens tredje stycke.

Såsom anförts under 18 § äger mottagaren vid godsets framkomst till bestämmelseorten inträda i avsändarens ställe med avseende å rätten att få godset utlämnat. Vill mottagaren emellertid ej begagna sig av denna rätt, har fraktföraren uppenbarligen endast att räkna med avsändaren som medkontrahent. Så blir fallet, även om avsändaren avhånt sig förfoganderätten till godset genom att lämna från sig det första exemplaret av fraktse- deln. Det har därför stadgats att avsändaren, om mottagaren vägrat att mottaga godset, äger förfoga över detta utan att förete det första fraktse- delsexemplaret.

Enligt andra stycket av paragrafen får mottagarens vägran att mottaga godset icke definitivt verkan, innan fraktföraren från avsändaren erhållit anvisning av innebörd att godset ej längre skall hållas mottagaren tillhanda. Till dess ett sådant besked nått fraktföraren har mottagaren så- ledes tillfälle att ändra sig och begära att få godset utlämnat till sig.

Av anvisning föranledda kostnader

21 §.

Frågan vem som har att slutligt svara för de kostnader, som åsamkas fraktföraren för att inhämta eller utföra anvisningar enligt 19 och 20 §§, behandlas i första stycket av konventionens art. 16. Denna artikel innehåller i övrigt en tämligen ingående reglering av fraktförarens skyldighet att taga vård om gods, som icke kunnat överlämnas till någon mottagare. Då dessa båda frågor icke synes ha något närmare inbördes samband, har de nordiska kommittéerna i överskådlighetens intresse föredragit att behandla den förstnämnda frågan i en paragraf för sig med egen rubrik.

I sak innehåller paragrafen den huvudregeln, att fraktföraren äger upp- bära ersättning för nyssnämnda kostnader. Detta gäller dock ej, om kost- naderna härrör av fel eller försummelse å fraktförarens sida. Så torde kunna vara fallet exempelvis då själva hindret vållats av fraktföraren eller hans medhjälpare.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

Såsom antytts vid 21 § behandlar huvuddelen av konventionens art. 16 de åtgärder som fraktföraren har att vidtaga, därest det visar sig omöjligt att transportera godset till bestämmelseorten eller att, om det framkommit dit, utlämna det till mottagaren. Konventionen anvisar härvidlag två utvägar. Fraktföraren kan antingen upplägga godset i förvar för den förfogande- berättigades räkning eller också, under vissa förutsättningar, sälja godset. De nordiska kommittéerna har ansett det lämpligt att behandla vartdera

förfaringssättet i en paragraf för sig. I förslaget har därför bestämmelserna om uppläggning av godset, ett ämne som i art. 16 behandlas i andra stycket, återgivits i 22 § och bestämmelserna om försäljning av godset, svarande mot tredje—femte styckena av artikeln, i 23 §.

22 §.

I 19 § förutsattes, att mot godsets befordran till bestämmelseorten kan uppstå sådant hinder, som icke kan undanröjas genom val av annan transportväg eller annat transportsätt. Som exempel på ett sådant absolut hinder kan nämnas, att införselbud för det ifrågavarande godsslaget råder i det land, där bestämmelseorten är belägen. Kan på grund av dylikt absolut hinder befordringen ej fullföljas eller kan till följd av förhållande som nämns i 20 § godset ej utlämnas, äger fraktföraren genast lossa godset. Sedan godset sålunda lossats, anses befordringen vara avslutad. Detta innebär att fraktföraren ej längre är underkastad de stränga ansvarsregler, som konventionen pålägger honom beträffande gods under transport. Emellertid äger fraktföraren självfallet icke lämna godset vind för våg utan är alltså skyldig att taga vård om detta. Sin vårdnadsskyldighet kan fraktföraren dock enligt uttryckligt stadgande i konventionen fullgöra genom att anförtro godset åt en tredje man, och ett sådant förfaringssätt torde i praktiken bli regel. Har fraktföraren sålunda överlämnat godset i tredje mans vård, bär han icke något ansvar för godset i vidare mån än att han svarar för att den tredje mannen utvalts med tillbörlig omsorg. Fraktförarens ansvar har därigenom reducerats från det stränga transportansvaret till enbart ett ansvar för culpa in eligendo.

Uppdraget att taga hand om avlastat gods torde i praktiken ofta överlämnas åt en speditör.¹ En möjlighet, vilken väl i praktiken mera sällan utnyttjas men som i detta sammanhang kan vara värd att uppmärksammas, är att upplägga godset i särskilt koncessionerat upplagshus. Regler härom återfinnes för svensk rätts del i lagen den 21 maj 1931 om upplagshus och upplagsbevis.

Om fraktföraren anförtrott godset åt en med tillbörlig omsorg utvald tredje man, har som nyss anförts fraktföraren icke vidare något ansvar för godset. Konventionen berör helt naturligt icke vilken rätt till ersättning den förfogandeberättigade har i fall då godset, sedan fraktförarens ansvar upphört, skadas eller förstöres. Detta spörsmål torde få besvaras med tillhjälp av de regler för depositionsansvar som kan vara tillämpliga med hänsyn till orten och sättet för förvaringen.

Skulle fraktföraren välja att även sedan transporten avslutats själv utöva vården av godset, torde han svara för godset med det ansvar som åvilar depositarie. Detta överensstämmer med vad som gäller t. ex. enligt järnvägstrafikstadgan (§ 80 andra stycket).

¹ Jfr Hult, Lärobok i värdepappersrätt, Stockholm 1961, s. 156 ff.

Såsom anförts under 18 § har fraktföraren rätt att innehålla det befordrade godset till säkerhet för betalning i enlighet med fraktsedeln. Har fraktföraren på denna eller annan grund fått retentionsrätt i godset, röner denna rätt enligt sista punkten av förevarande paragraf icke någon inverkan av den omständigheten, att godset överlämnats till tredje man för förvaring.

23 §.

Enligt 19 och 20 §§ gäller som regel att fraktföraren, då hinder uppkommit för godsets vidaretransport eller utlämning, skall inhämta anvisning från den förfogandeberättigade om huru med godset skall förfaras. I förevarande paragraf stadgas emellertid vissa undantag från denna regel. Det finnes nämligen fall där den tidsutdräkt, som är förenad med att invänta en anvisning, skulle ha så oförmånlig verkan, att omedelbar försäljning av godset typiskt sett är att föredraga. Så kan vara fallet t. ex. med en fruktlast, som hotas av förskämning, eller med ett parti skrymmande men mindre värdefullt gods, i fråga om vilket kostnaderna för förvaring skulle överstiga försäljningsvärdet. Där godset är av denna — i lagtexten närmare angivna — beskaffenhet, äger fraktföraren sälja godset utan att invänta anvisning.

Vidare äger fraktföraren oavsett godsets beskaffenhet sälja detta, därest han icke inom skälig tid fått anvisning om annat förfaringssätt från den som äger förfoga över godset. För att fraktföraren skall ha att rätta sig efter en sådan anvisning förutsätts ytterligare, att anvisningen icke är alltför betungande för fraktföraren.

Konventionen behandlar möjligheten att försälja här omnämnt gods som en fraktföraren tillkommande rättighet, och lagförslaget återger konventionstexten på denna punkt med uttrycket »fraktföraren äger sälja». Emellertid torde det följa av fraktförarens allmänna vårdnadsplikt, att det i dessa fall också ofta kan föreligga skyldighet att föranstalta om försäljning av godset. En fraktförare, som vid hinder för utlämning av ett parti frukt låter partiet ruttna bort i stället för att försöka sälja det, där så kan ske utan väsentlig olägenhet, synes i enlighet härmed bli ersättningsskyldig.

I fråga om sättet för försäljningen föreskriver konventionen, att försäljningen skall ske i enlighet med lag eller sedvänja å den ort där godset finnes. Beträffande gods, som vid försäljningstillfället finnes i Sverige, blir alltså svensk rättsordning gällande. Kommittén har i likhet med de övriga nordiska kommittéerna ansett det lämpligt att i själva lagtexten något närmare angiva, vilka regler som sålunda blir tillämpliga vid försäljning inom riket. Det kan icke råda någon tvekan om att svensk rätt intar den ståndpunkten, att försäljning av gods i fall sådana som de nu aktuella i allmänhet skall ske å offentlig auktion. Mera tveksamt kan vara om försäljningen — såsom exempelvis 34 § köplagen påbjuder — ovillkorligen måste ske på

nämnda sätt eller om i vissa fall annat försäljningssätt kan komma i fråga. Detta spörsmål har varit föremål för behandling bl. a. i samband med tillkomsten av lagen den 31 mars 1950 om rätt för hantverkare att sälja gods som ej avhämtats. I detta sammanhang framfördes från köpmannahäll den åsikten, att försäljning annorledes än å offentlig auktion icke borde tillåtas. Från kravet på offentlig auktion gjordes emellertid i nämnda lag undantag för det fall, att godset hade så ringa värde att köpeskillingen uppenbarligen ej skulle täcka hantverkarens fordran jämte auktionskostnaderna. Då det gäller de oftast värdefulla internationella godstransporterna, gör sig måhända sistnämnda synpunkt icke så starkt gällande. Där emot torde av bilfraktförare företagna försäljningar ofta föranledas av uppkommen tidsnöd, och en offentlig auktion kan i sådana fall framstå som en alltför omfattande och tidskrävande apparat. Kommittén anser därför att i likhet med vad som skett i sjölagen (103 och 116 §§) kravet på offentlig auktion i den föreslagna lagen bör modifieras såtillvida, som försäljning under hand kan tillåtas, därest offentlig auktion icke lämpligen kan äga rum och försäljningen ändå kan ske på betryggande sätt. Det bör anmärkas att järnvägstrafikstadgan (§ 78 mom. 5) överhuvudtaget icke uppställer något krav på offentlig auktion utan endast föreskriver att försäljningen skall ske »på förmånligaste sätt». Enligt kompletterande föreskrifter för stationerna skall dock försäljning i regel ske på offentlig auktion.

Även om begreppet offentlig auktion icke i och för sig skulle inrymma något krav på kungörande av auktionen, måste det uppenbarligen åligga fraktföraren att föranstalta om att underrättelse om auktionen på ett efter omständigheterna försvarbart sätt sprides bland dem som kan antagas vara intresserade därav. I förslaget har tillika upptagits ett uttryckligt stadgande av innebörd, att fraktföraren såvitt möjligt i god tid skall underrätta den förfogandeberättigade om tid och plats för försäljningen. Såvitt angår försäljning å auktion har detta stadgande motsvarighet i åtskilliga tidigare lagar. Den möjlighet att bevaka sin rätt och eventuellt själv inropa godset vid auktionen som därigenom beredes den förfogandeberättigade är givetvis av stor betydelse för denne. I fall då godset avses skola säljas under hand torde möjligheterna till ingripanden från den förfogandeberättigades sida ofta vara mycket små, men kommittén har ansett det önskvärt att denne även i dessa fall i möjligaste mån erhåller kännedom om förestående försäljning. Har fraktföraren med post eller på annat ändamålsenligt sätt avsänt underrättelse, som här avses, får han anses ha fullgjort vad på honom ankommer, även om underrättelsen till äventyrs ej skulle nå adressaten.

Fraktföraren torde kunna bli ersättningsskyldig gentemot den som äger förfoga över godset, därest han handhar försäljningen så, att den ger ett i förhållande till omständigheterna oförmånligt resultat. Vill den förfogan-

deberättigade kräva ersättning, torde det emellertid åligga honom att visa, att en försäljning bort giva ett bättre utbyte än som blivit fallet.¹

Sista stycket av paragrafen upptager regler om huru influten köpeskilling skall disponeras. Denna tillkommer självfallet i princip den förfogandeberättigade. Innan fraktföraren redovisar medlen till denne, äger han emellertid först draga av dels de kostnader som åvilar godset, dels kostnaderna för försäljningen. Skulle köpeskillingen icke förslå till att täcka kostnaderna, blir den förfogandeberättigade skyldig att ersätta fraktföraren bristen.

Konventionen upptager icke några bestämmelser för det fall att ett utbudande av godset ej leder till försäljning. Därest icke misslyckandet att sälja godset framstår som enbart en tillfällighet, torde fraktföraren i detta läge kunna förfoga över godset efter gottfinnande. Vad han må kunna utföra ur godset får självfallet gå i avräkning mot vad han kan ha att fordra av den förfogandeberättigade.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Konventionens fjärde kapitel omfattar art. 17—29. Av dessa innehåller art. 17 och 18 de centrala bestämmelserna om fraktförarens ansvar i fall då gods går förlorat, minskas eller skadas eller dröjsmål uppkommer med utlämnandet. Till dessa bestämmelser ansluter sig art. 19, vari begreppet dröjsmål definieras, och art. 20, som behandlar förkommet gods. Därefter upptages i art. 21 och 22 — utan närmare samband med det föregående — regler om fraktförarens ansvar för uttagandet av efterkravsbelopp samt om behandlingen av farligt gods. I art. 23—26 återfinnes de viktiga bestämmelserna om huru ersättningsbeloppen skall beräknas vid tillämpning av ansvarsreglerna. I anslutning till dessa regler ges i art. 27 bestämmelser om ränta och omräkning av ersättningsbelopp i annan valuta. Slutligen följer i art. 28 och 29 särskilda stadganden rörande skadeståndsanspråk på utomobligatorisk grund och på grund av uppsåt eller grov oaktsamhet.

Lagförslaget 4 kap. upptager samma sakinnehåll som motsvarande kapitel i konventionen med undantag av att bestämmelserna i art. 22 om farligt gods av tidigare nämnda skäl överförts till 3 kap., där de upptagits i 13 § i anslutning till reglerna om vad som bör iakttas vid avlämnande av gods till befordran. Kapitlet har i lagförslaget erhållit samma rubrik som i konventionen, nämligen »Fraktförarens ansvarighet». Det kvarvarande innehållet har med visst frångående av konventionens gruppering av bestämmelserna på särskilda lagrum och den inbördes ordningsföljden mellan dessa disponerats under nedannämnda elva underrubriker.

¹ Jfr Flodin—Wikander, Järnvägstrafikstadgan, s. 188.

Förutsättningarna för ansvarighet

Detta avsnitt omfattar 24—26 §§ och motsvarar i konventionen art. 17 och 18, av vilka den förra behandlar de materiella reglerna om fraktförarens ansvarighet, medan erforderliga bevisregler upptagits i art. 18.

Reglerna i art. 17 gäller endast fraktföraransvaret i trängre mening. Härmed avses ansvar för förlust eller minskning av gods eller skada därå under tiden från det godset av fraktföraren mottogs till befordran till dess det utlämnades, ävensom för dröjsmål med utlämnandet. I fråga om detta fraktföraransvar innehåller artikeln vissa — inom övriga grenar av frakträtten välkända — särskilda rättsregler, vilka i flera hänseenden avviker från eljest tillämpliga allmänna privaträttsliga regler. Innebörden är att fraktföraren inom den tid som kan gälla för avtalets fullgörande skall utlämna godset till den därtill berättigade i det skick och i den mängd, vari det mottogs till befordran. Fraktförarens ansvar är härvidlag såtillvida strängare än exempelvis en depositaries som han även svarar för casus som ej är att hänföra till force majeure. Denna strängare behandling av fraktföraren har ansetts motiverad av transportprestationens särskilda natur. Avsändaren kan nämligen endast i undantagsfall erhålla sådan inblick i sättet för transportuppdragets fullgörande, att han kan bilda sig någon uppfattning i frågan huruvida inträffad realskada eller uppkommet dröjsmål har sin orsak i vållande på fraktförarens sida eller beror av olyckshändelse, och han kan följaktligen som regel icke föra bevisning om vållande. Det strängare ansvaret för fraktföraren mildras å andra sidan av begränsningar i fråga om skadeståndets storlek.

Bevisreglerna i art. 18 har icke avseende å spörsmålen huruvida skada uppkommit och när den i så fall timat. Enligt allmänna bevisregler åligger det emellertid den skadelidande att visa dels att skada åsamkats honom, dels att skadan är att hänföra till den tidrymd, under vilken fraktföraren är ansvarig för godset. Någon svårighet att fullgöra sin bevisskyldighet torde den skadelidande ej behöva räkna med, därest de av konventionen anvisade sätten för tryggande av bevisning utnyttjas och sålunda så förfares som förutsattes i 10 och 38 §§.

De ovannämnda reglerna om fraktföraransvaret har i art. 17 utformats så, att i artikelns första stycke upptagits ett stadgande, vilket utan inskränkning anger fraktföraren som ansvarig för realskada, som inträffat efter det godset mottagits till befordran men innan det utlämnats, samt för dröjsmål med utlämnandet. Från denna huvudregel göres emellertid i andra och fjärde styckena av artikeln vissa undantag. Sålunda är fraktföraren fri från ansvarighet, därest realskadan eller dröjsmålet orsakats av något av följande förhållanden:

1. vållande av den som äger förfoga över godset,

2. anvisning av denne, därest anvisningen icke föranletts av culpa å fraktförarens sida,

3. godsets egen beskaffenhet, och

4. force majeure.

Vid realskada, men ej vid dröjsmål, kan ytterligare en grund för ansvarsfrihet komma i fråga, nämligen:

5. vissa särskilt angivna, med transporten förbundna risker.

Enligt bevisreglerna i konventionens art. 18 åligger det fraktföraren att visa, att realskada eller dröjsmål härrör av förhållande som angivits under undantagen 1—4. Då det gäller skada som föranletts av förhållande, hänförligt till undantag 5, har fraktföraren ålagts en mindre sträng bevisskyldighet; det räcker här om han visar en viss sannolikhet för att skadan har sin orsak i någon eller några av de särskilda riskerna.

Mellan undantagen 1—4 å ena sidan och undantaget 5 å andra sidan består således vissa skillnader, som hänger samman med farans olika karaktär.

Konventionens uppställning med de materiella reglerna i ett lagrum och bevisreglerna i ett annat medför enligt kommitténs mening en onödig otyplighet. Bevisreglerna låter i viss utsträckning infoga sig i de materiella regler, till vilka de hör; där detta icke är möjligt bör de i vart fall upptagas i omedelbart samband med de materiella reglerna, varigenom hänvisningar undviks. Ett sammanförande av alla materiella regler och bevisregler till ett lagrum skulle emellertid skapa en alltför lång och svåröverskådlig paragraf. Kommittén har därför föredragit att uppdelat innehållet i art. 17 och 18 så, att huvudregeln om fraktförarens ansvar samt undantagen 1) — 4) jämte bevisregel (17: 1—3 och 18: 1) förts till 24 §, medan undantaget 5) jämte bevisregler (17: 4 och 18: 2—5) förts till 25 §. Femte stycket av art. 17, vilket behandlar jämkning av ersättningen vid konkurrerande skadeorsaker, har ansetts böra brytas ut till en särskild paragraf, 26 §.

24 §.

Som nämnts upptager förevarande paragraf huvudregeln för fraktförarens ansvar, nämligen att fraktföraren är ansvarig för realskada, som inträffat efter det han mottagit godset till befordran men innan det utlämnats, ävensom för dröjsmål med godsets utlämnande. Förslaget beskriver realskadan sålunda att godset »gått förlorat, minskats eller skadats». Att godset »gått förlorat» innebär total förlust av godset. Mottagaren äger i vissa fall anse godset som förlorat ej blott då det bevisligen gått till spillo, utan även då det ej utlämnats inom viss tid (se härom närmare 28 §). Med minskning menas att en del av godset gått förlorat utan att detta nedsätter värdet av den återstående kvantiteten, som då en av tio säckar potatis saknas vid framkomsten men detta icke hindrar att de återstående nio säckarna

kan säljas till vanligt pris per säck. Annorlunda blir förhållandet, om t. ex. en maskin förpackats i fem kollin och ett av dessa gått förlorat med påföljd att maskinen blivit obrukbar. I detta fall föreligger icke minskning utan skada, vilket uttryck betecknar varje förändring av godset av beskaffenhet att göra det mindre användbart eller tilltalande.¹

I andra stycket av förevarande paragraf upptages förutnämnda såsom undantag 1—4 betecknade fall, i vilka fraktförarens ansvarighet kan bortfalla. Samma befrielsegrunder återfinnes i CIM och har därifrån övertagits av järnvägstrafikstadgan.²

I motsats till järnvägstrafikstadgan, som i fråga om undantaget 4 använder uttrycket »händelse av högre hand (force majeure)» använder förslaget uttryckssättet »förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följder han icke kunnat förebygga». Fram till 1952 års revision användes även i CIM formuleringen »un cas de force majeure». Erfarenheten visade emellertid, att begreppet force majeure kommit att få en något olikartad innebörd i skilda konventionsländer. Vid den omarbetning av CIM, vilken ledde till nytt fördrag i Bern den 25 oktober 1952, befanns det därför mest ändamålsenligt att i stället för uttrycket force majeure använda en omskrivande formulering. Med den valda formuleringen »des circonstances que le chemin de fer ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier» avsågs emellertid icke att sakligt förändra artikelns innehåll. Den innebörd begreppet force majeure erhållit i svensk rätt avviker enligt kommitténs uppfattning icke från vad som avses med berörda formulering i CIM art. 27 och CMR art. 17.

Ehuru force-majeure-regeln i CMR således icke innehåller någon ny rättsfigur, uppställer sig onekligen vissa svårigheter då det gäller att närmare fastställa regelns innebörd.³ För att en skadeorsak skall kunna betecknas som force majeure erfordras till en början att det är en utifrån kommande tilldragelse som orsakat skadan. Redan genom att denna förutsättning enligt svensk uppfattning måste vara för handen för att force majeure skall anses föreligga uteslutes för vår del från force-majeure-regelns tillämpningsområde sådana fall där skadan är att hänföra exempelvis till bristfällighet hos fordon, som använts för transporten. I konventionstexten har emellertid i ett särskilt stycke (art. 17 tredje stycket) angivits, att fraktföraren icke till befrielse från ansvarighet äger åberopa bristfällighet hos fordonet eller culpa hos den, av vilken fraktföraren må ha lejt fordonet, eller hos dennes folk. Det kan måhända med hänsyn till vad som nyss sagts förefalla onödigt att medtaga detta stycke i den svenska lagen. Kommittén har dock ansett det vara av värde, att konventionens ståndpunkt i den praktiskt vik-

¹ Jfr Flodin—Wikander, a. a. s. 193 f.

² CIM art. 27 § 2, järnvägstrafikstadgan § 80. Den närmare innebörden av befrielsegrunderna har kommenterats i Flodin—Wikander a. a. s. 196 ff.

³ Jfr Flodin—Wikander, a. a. s. 198 n. 2, ävensom Rodhe, Obligationsrätt, Lund 1956, s. 355.

tiga frågan angående följderna av bristfälligheter hos fordonet kommer till ett lättillgängligt och otvetydigt uttryck även i den svenska lagtexten.

För ansvarsbefrielse på grund av force majeure måste vidare förutsättas, att den skadebringande händelsen är av ovanligt slag. Att gods försvinner på grund av tillgrepp från utomståendes sida kan således i allmänhet ej anses som en force-majeure-skada.

Av själva ordalydelsen av konventionstexten framgår, att force majeure kan föreligga endast därest fraktföraren icke kunnat undvika den skadebringande händelsen och ej kunnat förebygga skadeverkningarna. Det torde emellertid här ej vara fråga om absolut omöjlighet att undvika händelsen eller förebygga skador därav. Har fraktföraren för att avvärja en viss händelse vidtagit sådana anstalter, som med hänsyn till omständigheterna kan anses rimliga, men händelsen icke desto mindre inträffat, torde fraktföraren med framgång kunna åberopa force-majeure-regeln, även om händelsen med ett alldeles exceptionellt uppbåd av resurser skulle kunna ha förhindrats.

Såsom anförts i inledningen till förevarande avsnitt, innehåller konventionen i art. 18 (första stycket) den bevisregeln, att fraktförare, som gör gällande att realskada eller dröjsmål orsakats av något av de nu nämnda fyra slagen av förhållanden, har bevisbördan för att så är fallet. I lagförslaget kommer, i viss anslutning till avfattningen av det motsvarande stadgandet i 9 kap. 20 § luftfartslagen, bevisregeln till uttryck på det sättet att det i direkt samband med de materiella reglerna om fraktförarens frihet från ansvar i angivna fall uppställs den ytterligare förutsättningen för ansvarsfrihet, att fraktföraren »visar» att ett av ifrågavarande skadefall är för handen. Den danska lagen och det norska förslaget har avfattats på enahanda sätt. Av konventionens uttryckssätt »bevisbördan för att — — — åvilar fraktföraren» (la preuve que — — — incombe au transporteur; the burden of proving that — — — shall rest upon the carrier) framgår klart att det är fraktföraren som drabbas av följderna av ovisshet i fråga om skadeorsaken. Det är däremot icke lika klart vilket mått av bevisning som lör krävas för att fraktföraren skall anses ha fullgjort sin bevisskyldighet. I CIM användes samma lokution som i CMR. Däremot anges beviskravet i jämvägstrafikstadgan sålunda, att fraktföraren säges vara ansvarig, »där ej antagas må» att en befrielsegrund föreligger. Med uttrycket »där ej antagas må» har man åsyftat att antyda »att man i ifrågavarande fall, där det ofta torde vara nästan omöjligt att föra ett strängt juridiskt bevis för de fakta, som förmenas hava orsakat skadan och för kausalsammanhanget mellan dem och skadan, må nöja sig med att genom allt, som framkommer och uppvises, kan sägas vara åstadkommen en till visshet gränsande eller åtminstone alldeles övervägande sannolikhet för att skadan orsakats genom omständighet, som utgör befrielsegrund».⁴ Uttrycket »där ej antagas må» användes i

⁴ Flodin—Wikander, a. a. s. 199.

samma betydelse även i sjölagen (118 och 130 §§). Också i 1937 års lag om befordran med luftfartyg användes uttrycket »antagas må», enligt förarbetena⁵ för att antyda »den fria prövning av beviset, som här är påkallad». I luftfartslagen har emellertid motsvarande stadgande (9 kap. 20 §) formulrats »fraktföraren är fri från ansvarighet, där han visar...». Enligt förarbetena är anledningen till denna ändring, vid sidan av den i 35 kap. 1 § första stycket rättegångsbalken upptagna bevisregeln, möjligheten att uttrycket »antagas må» skulle kunna tagas till intäkt för att lätta fraktförarens bevisbörda på ett sätt som ej överensstämde med luftbefordringskonventionens anda.⁶

Även i det nu framlagda förslaget har kommittén valt att använda uttrycket »visar» för att ange måttet av den bevisning, som fraktföraren har att prestera för att uppnå ansvarsbefrielse. Den närmare innebörden av uttrycket »visar» är emellertid omstridd i doktrinen.⁷ Stundom har hävdats, att uttrycket endast anger vilken av parterna som har bevisbördan men ej utsäger vilket krav som ställes på bevisningens styrka. I allmänhet torde emellertid uttrycket »visar» uppfattas som ett krav på bevisning av sådan styrka, att det efter bevisningens förebringande icke kan föreligga något rimligt tvivel om att det förhåller sig så, som den bevisskyldige påstått. Kommittén ansluter sig i princip till sistnämnda uppfattning men vill gärna framhålla, att det inom förevarande rättsområde saknas anledning att driva beviskravet alltför hårt i riktning mot fullständig visshet.

25. §.

Vid vissa slag av transporter är risken för realskada särskilt påtaglig. Så är förhållandet t. ex. vid transport av ömtåligt gods (bräckliga varor, levande djur), vid transport av gods, vars beskaffenhet påkallar emballering men som dock fraktas utan förpackning, eller vid transport med otäckta fordon. Att låta fraktföraren även vid dylika transporter bära ansvar enligt 24 § skulle vara oskäligt betungande för denne och kunna åstadkomma en stegring av fraktkostnaderna i allmänhet. Konventionen fritager därför fraktföraren från ansvarighet för skador, som har sin orsak i användandet av öppet fordon (a), bristande förpackning eller märkning (b och e), avsändarens eller mottagarens handhavande av godset (c) eller godsets särskilda beskaffenhet (d och f). Dessa speciella befrielsegrunder, vilka som nämnts gäller realskada men ej dröjsmål, upptages i första stycket av förevarande paragraf under a)—f).

Förutsättningen för att fraktföraren skall åtnjuta ansvarsbefrielse har i förslaget uttryckts sålunda, att realskadan skall härröra »av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera» av de under a)—f) angivna för-

⁵ SOU 1936:54 s. 49, jfr Wikander, Lag om befordran med luftfartyg, Stockholm 1939, s. 42.

⁶ NJA II 1960 s. 96.

⁷ Jfr Ekelöf, Rättegång, fjärde häftet, Stockholm 1963, s. 77.

hållandena. Härmed avses att den skadeorsakande händelsen skall vara typisk för den föreliggande situationen. Att en last skadas av regn kan anses vara en typisk följd av att öppet fordon användes, likaså att en möbel blir repad om den sändes utan emballering eller att kollin förkommer, om de är dåligt märkta. Däremot är givetvis med användandet av öppet fordon ej förknippad någon särskild fara för att lasten skall gå förlorad genom felsändning, och ej heller är det en typisk skada att den oemballerade möbeln förstöres av brand eller att de illa märkta kollina blir vatten-skadade.

Till de materiella reglerna om fraktförarens frihet från ansvar i fall av särskilda transportrisker ansluter sig ett tämligen komplicerat system av bevisregler. Huvudregeln är att fraktföraren även i dessa fall har bevisbördan. Det åligger således honom att förebringa utredning rörande omständigheterna vid skadefallet. Skulle någon utredning ej stå att erhålla, återfaller alltså detta på fraktföraren, som blir skadeståndsskyldig enligt huvudregeln i 24 §. Vad beträffar måttet av den bevisning som fraktföraren har att förebringa har emellertid avsevärda lättnader beretts honom. Det räcker nämligen, om fraktföraren ådagalägger att omständigheterna vid skadans inträffande varit sådana, att ett kausalsammanhang är möjligt mellan skadan och något eller några av de under a)—f) angivna förhållandena. Därvid skall han dock visa ej blott att denna möjlighet i allmänhet är för handen utan också att i det föreliggande fallet en händelse inträffat som kan förklara skadan. Har fraktföraren sålunda klarlagt, att skadan kan vara en följd av risktagande enligt a)—f), skall det presumeras att skadan också är en sådan följd. Denna presumtion kan emellertid kullkastas genom motbevisning. På motbevisningens styrka ställes emellertid vanliga krav. Fraktförarens motpart skall således »styrka», att skadan icke uppkommit på det sätt fraktföraren gjort gällande.¹

Den bevislättnad, som fraktföraren enligt det sagda åtnjuter, är dock underkastad vissa undantag. Sålunda får någon presumtion av kausalsammanhang mellan skada och fara icke göras i det under a) angivna fallet av användning av öppet fordon, då skadan utgöres av en minskning av lasten av onormal omfattning eller förlust av hela kollin. En sådan skadebild ger nämligen starka skäl att misstänka, att skadan uppkommit genom stöld eller annan händelse, som icke framstår som någon för det ifrågasvarande transportsättet specifik risk. För att fraktföraren i dessa fall skall uppnå ansvarsfrihet kräves således, att han på vanligt sätt leder i bevis exempelvis att en onormal minskning av en otäckt last beror på särskilt ogynnsam inverkan av väderleken.

En annan inskränkning i bruket av den till fraktförarens fördel upp-

¹ Även om skadan uppenbarligen kan tillskrivas viss transportrisk, torde fraktföraren ej undgå ersättningsskyldighet, därest motparten styrker att vållande föreligger å fraktförarens sida, jfr NJA 1949 s. 231.

ställda presumptionsregeln föreligger vid befordran av levande djur samt vid sådan transport av något under d) angivet godsslag, som sker med fordon, utrustat med anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet. För att ett kausalsammanhang mellan faran och skadan skall få presumeras i dessa fall, kräves att fraktföraren genom särskild exculpationsbevisning ådagalägger att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom vid transport av levande djur eller, beträffande transport med hjälp av speciellt utrustat fordon, åvilar honom i fråga om valet, underhållet och användningen av den särskilda anordningen. Vidare kräves att fraktföraren visar, att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må ha meddelats honom.²

För den närmare beskrivningen av de särskilda transportriskerna, om vilka i denna paragraf är fråga, hänvisas till lagtexten.³

26 §.

Understundom kan det givetvis inträffa, att realskada eller dröjsmål orsakas av två eller flera var för sig verkande omständigheter. Enligt förevarande paragraf, vilken motsvarar femte stycket av konventionens art. 17, skall vid avgörandet av ersättningsskyldigheten reglerna i 24 och 25 §§ tillämpas på varje sådan omständighet för sig. Skulle det vid en sådan prövning visa sig, att fraktföraren icke skall bära ansvar för viss av de skadebringande omständigheterna, har man att avgöra vilken andel denna omständighet bör anses ha i det totala skaderesultatet och nedsätta fraktförarens ersättningsskyldighet i motsvarande mån.⁴

Dröjsmål

27 §.

Förevarande paragraf, som motsvarar art. 19 i konventionen, innehåller en definition av begreppet dröjsmål. Dröjsmål säges föreligga därest godset icke utlämnats inom viss tid, i transportsammanhang ofta kallad leveransfristen.

Med hänsyn till de förhållanden, under vilka landsvägstransporter vanligen utföres, ter det sig naturligt att man icke i CMR såsom i CIM¹ uppställt några fasta leveransfrister utan låtit dessa variera efter omständigheterna. Har parterna själva avtalat viss tid, inom vilken godset skall ha utlämnats, gäller den sålunda avtalade leveransfristen obetingat. Har dy-

² Jfr Försäkringsjuridiska Föreningens Rättsfallssamling 1951 s. 217.

³ Paragrafens innehåll överensstämmer i huvuddrag med § 81 järnvägstrafikstadgan.

⁴ En motsvarande jämningsbestämmelse återfinnes i § 81 mom. 3 järnvägstrafikstadgan.

¹ Art. 11, jfr järnvägstrafikstadgan § 73, kommenterad i Flodin—Wikander a. a. s. 161 ff.

likt avtal icke träffats, skall leveransfristen anses utgöra den tidrymd »som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medgivnas en omsorgsfull fraktförare» för att fullgöra uppdraget att utlämna godset till mottagaren.

I lagförslaget har uttrycket »den verkliga befordringstiden» använts för att beteckna hela den tidrymd som faktiskt åtgått från det fraktföraren mottog godset till befordran till dess han utlämnade det till mottagaren. Vid jämförelse med den i CIM och järnvägstrafikstadgan använda terminologien kan uttrycket »befordringstiden» möjligen te sig något förbryllande. Enligt järnvägstrafikstadgan består nämligen leveransfristen dels av en expedieringsfrist, dels av en »befordringsfrist»; det senare uttrycket betyder den högsta tillåtna tiden för själva transporten. Att begreppet »befordringstiden» i lagförslaget innefattar även den tid, som ligger mellan emottagandet av godset och igångsättandet av själva transporten, får emellertid anses framgå med full tydlighet, då begreppet sammanställs med sista punkten i paragrafen, varest föreskrives att vid dellast särskilt skall beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

Såsom framgår av det sagda föreligger dröjsmål vid varje om än aldrig så litet överskridande av den genom avtal eller efter skälighetsbedömning fastställda leveransfristen. Att med ledning av parternas avtal konstatera ett uppkommet dröjsmål torde sällan erbjuda svårigheter. Vanskligare måste däremot vara att med hjälp av skälighetsbedömning sätta en gräns för leveransfristen. Olägenheterna härav torde emellertid i praktiken icke bli särskilt påfallande.

Som framgår av 32 och 33 §§ kräves för att fraktföraren skall bli ersättningsskyldig icke blott att dröjsmål konstateras utan tillika, att skada visas ha uppkommit av dröjsmålet.² Med hänsyn härtill torde frågan huruvida dröjsmål föreligger i regel icke aktualiseras, med mindre ett tämligen tydligt överskridande av leveransfristen är för handen.

Avtal om viss leveransfrist skall enligt 8 § f) införas i fraktsedeln.

Såsom framgår av det sagda, har förevarande bestämmelser avseende endast å ett visst slag av dröjsmål, nämligen dröjsmål med utlämnandet av godset. Andra fall av dröjsmål med fullgörandet av en avtalad prestation, t. ex. den situation som uppstår då fraktföraren kommer i dröjsmål med ett åtagande att hämta godset, och avsändaren på grund därav häver avtalet, behandlas ej i konventionen utan blir att bedöma enligt nationella obligationsrättsliga regler.³

² Samma ståndpunkt intar järnvägstrafikstadgan (§ 86), medan i CIM dessutom finnes en vitesliknande påföljd, knuten till dröjsmålets inträdande (art. 34 § 1).

³ Jfr 130 § sjölagen.

Förlorat gods

28 §.

Redan den omständigheten att leveransfristen överskridits kan ge fog för misstanke att godset gått förlorat, och denna misstanke förstärkes allt eftersom tiden går utan att godset utlämnas. Det är därför naturligt att dröjsmål, som varar utöver viss tid, till sina verkningar likställas med konstaterad förlust av godset. En regel av denna innebörd har även, efter förebild av CIM art. 30, upptagits i CMR art. 20 och återges i förevarande paragraf.

Den tidpunkt, från vilken försenat gods må kunna anses som förlorat, inträffar enligt paragrafens första stycke 30 dagar efter leveransfristens utgång, om särskild leveransfrist var avtalad, och eljest 60 dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran. Från nämnda tidpunkt kan »den som äger förfoga över godset», d. v. s. avsändaren eller också mottagaren, om denne enligt 15 § andra eller tredje stycket inträtt i fraktavtalet i avsändarens ställe (se härom under 15 §), göra gällande de rättsverkningar, som är knutna till förlust av godset, nämligen kräva ersättning enligt 29, 30, 33 eller 37 §. Däremot är icke fraktföraren berättigad att göra sig kvitt sitt transportåtagande endast genom en hänvisning till att godset är att anse som förlorat och utbetalning av ersättning. Vill den berättigade alltjämt avvakta att godset kommer fram, är fraktföraren fortfarande skyldig att i den mån det är möjligt fullgöra transportavtalet.

Uppenbart äger den berättigade även före utgången av nyssnämnda tidrymd kräva ersättning för förlorat gods. Gentemot fraktförarens invändning, att godset endast fördröjts, har han emellertid därvid att i enlighet med gängse bevisbörderegler styrka att godset verkligen gått förlorat. Efter sagda tidpunkt behöver den berättigade däremot icke förebringa någon som helst bevisning om vad som skett med godset; presumptionen att det gått förlorat kullkastats ej ens om fraktföraren visar, att det finnes i behåll på en annan plats.

I anslutning till konventionstexten användes i denna och föregående paragraf uttryckssättet att »gods icke utlämnats» för att ange den prestation varmed fraktföraren är i dröjsmål. I CIM har i motsvarande situation fraktförarens bristande uppfyllelse av sitt åtagande angetts bestå däri, att godset »icke utlämnats till mottagaren eller ställts till dennes förfogande». Uppenbarligen avses ej heller enligt CMR att reglerna om dröjsmål och om åtagande att gods gått förlorat skall bli tillämpliga, såframt anledningen till att »gods icke utlämnats» är annan än att fraktföraren icke tillhandahållit godset till utlämning. I detta sammanhang må den i järnvägstrafikstadgan § 83 använda formuleringen »därest godset icke kan utlämnas» nämnas som jämförelse.

Såsom anförts kan avsändare eller mottagare som trätt i avsändarens ställe även efter utgången av de i paragrafens första stycke nämnda tidsfrister-na i förhoppning om att godset skall komma tillrätta kräva att fraktföraren skall fullgöra sitt åtagande att utlämna godset. Den förfogandeberättigade har emellertid också rättighet att fordra, att fraktföraren — självfallet under förutsättning att denne befinnes ansvarig enligt 24 och 25 §§ — skall utgiva ersättning som om godset gått förlorat för alltid. Med hänsyn till den begränsning av fraktförarens ersättningsskyldighet, som följer av 29 § andra stycket, kommer emellertid den senare rätten ofta att vara betydligt mindre värdefull än den förra. Ett ianspråktagande av rätten till ersättning bör därför i princip icke medföra, att rätten att utfå godset går om intet.

Denna regel kommer till uttryck i andra och tredje styckena av förevarande paragraf. Regelns giltighet är dock begränsad till att avse gods, som kommer tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Vill den ersättningsberättigade, oaktat han uppbär ersättning för godset som om det gått förlorat, ha kvar rätten att utfå godset, skall han enligt andra stycket av paragrafen vid mottagandet av ersättningen skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom den angivna ettårstiden. Erhåller han sådan underrättelse, äger han inom 30 dagar påfordra, att godset utlämnas till honom. I samband därmed skall avräkning äga rum på sätt närmare framgår av paragrafens tredje stycke.

Därest den som äger förfoga över godset icke begär ersättning för förlust av detta, blir bestämmelserna i andra, tredje och fjärde styckena av denna paragraf icke tillämpliga. Rättsförhållandet mellan den förfogandeberättigade och fraktföraren blir i detta fall att bedöma efter tillämpliga nationella rättsregler, vilket för svensk rätts vidkommande torde innebära att den förfogandeberättigade äger utfå godset närhelst det kommer tillrätta, såframt icke preskription då redan inträtt.¹ Har han däremot mottagit gottgörelse för förlust av godset men icke begärt underrättelse i händelse det skulle komma tillrätta eller har han väl begärt och fått sådan underrättelse men icke inom föreskriven tid påfordrat att utfå godset, kan han gå miste om sin förfoganderätt. Samma följd kan inträda, om godset kommer tillrätta senare än ett år efter det förlustgottgörelsen utgivits. För nu angivna fall föreskriver nämligen konventionen, att fraktföraren blir berättigad att förfoga över godset i överensstämmelse med lagen å den ort, där godset finnes. Bestämmelsen torde i de flesta länder innebära, att fraktföraren erhåller äganderätt till godset.

Finnes godset inom riket, skall innebörden av fraktförarens förfoganderätt bedömas i enlighet med svensk rätt. Vad denna härutinnan innehåller synes emellertid oklart. Varken sjölagen eller luftfartslagen upptager några bestämmelser i detta ämne. Däremot finnes i järnvägstrafikstadgan § 84 en

¹ I fråga om preskription blir konventionens regler tillämpliga, se 41 §.

regel, som ger järnvägen rätt att fritt föfoga över det tillrättakomna godset, därest den som mottagit ersättning icke därvid förbehållit sig att bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta eller därest han efter erhållen underrättelse om att godset kommit tillrätta icke yrkat att få det utlämnat till sig.

Eftersom den svenska transporträtten icke uppvisar någon entydig ståndpunkt beträffande föfoganderätten över tillrättakommet gods synes det kommittén angeläget, att omfattningen av den föfoganderätt som enligt konventionen skall tillkomma fraktföraren närmare bestämmas i lagtexten. Det torde därvid icke möta några betänkligheter att fraktförarens föfoganderätt såsom skett i järnvägstrafikstadgan göres oinskränkt i de fall då föfoganderättens övergång grundas på underlåtenhet hos den tidigare föfogandeberättigade att förbehålla sig underrättelse eller begära utlämning av godset. Däremot är det tveksamt, om enbart den omständigheten att godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades bör godtagas som grund för uppkomsten av fri föfoganderätt för fraktföraren. En dylik rättsföljd förekommer icke enligt järnvägstrafikstadgan och kan te sig obillig, särskilt om den utbetalade ersättningen understiger det tillrättakomna godsets värde. I sådana fall vore en begränsning av fraktförarens rätt till godset i och för sig befogad.² Det torde dock på goda grunder kunna antagas, att dylika fall i praktiken kommer att bli sällsynta. Sin rätt till godset kan den föfogandeberättigade, som förut nämnts, under alla förhållanden behålla genom att underlåta att begära ersättning såsom för förlust av godset, och i de fall då han valt att mottaga sådan ersättning torde intresset av att inom rimlig tid få frågan ur världen vara värt mera beaktande än risken för att regeln i undantagsfall skall giva ett ur materiell synpunkt icke helt lyckligt resultat. Kommittén anser därför i likhet med de övriga nordiska kommittéerna anledning ej föreligga att såvitt angår inom riket befintligt gods stadga några inskränkningar i den föfoganderätt som enligt konventionen skall tillkomma fraktföraren. Denne kan således föfoga över godset efter gottfinnande, där de i fjärde stycket angivna förutsättningarna är uppfyllda.

Vad nu sagts äger emellertid tillämpning allenast såvitt angår förhållandet mellan den tidigare föfogandeberättigade och fraktföraren. Där rätt till godset tillkommer tredje man, t. ex. försäkringsgivare, måste enligt kommitténs uppfattning fraktföraren anses pliktig att tåla de inskränkningar i sin föfoganderätt som kan följa av förstnämnda rätt. Kommittén anser det lämpligt att detta, såsom skett i den danska lagen och det norska förslaget, uttryckligen anges i lagtexten.

² Jfr 73 § andra stycket försäkringsavtalslagen.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

Såsom nämnts vid rubriken till förevarande kapitel upptager konventionen i art. 23—26 regler för beräkningen av skadestånd, som fraktföraren jämlikt 24 och 25 §§ kan bli pliktig att utgiva. I art. 23 har sammanförts bestämmelserna för ersättningens beräkning vid förlust eller minskning av godset samt vid dröjsmål. I denna artikel återfinnes de för alla slags real-skador gemensamma bestämmelserna om godsets värde såsom utgångspunkt för ersättningsberäkningen samt om maximering av detta värde. Till artikeln ansluter sig art. 24, som anvisar parterna möjlighet att genom avtal ändra den i art. 23 givna legala maximigränsen för godsets ersättningsgilla värde. Därefter följer i art. 25 regler för ersättningens beräkning då gods skadats. Slutligen lämnas i art. 26 parterna möjlighet att med frångående av konventionens beräkningsregler direkt genom avtal bestämma ett särskilt leveransintresse i händelse av realskada eller dröjsmål.

I lagförslaget har konventionens disposition i huvudsak bibehållits. Då emellertid ersättningen vid dröjsmål skall bestämmas efter helt andra grunder än ersättningen vid förlust och minskning av godset, har kommittén i likhet med de övriga nordiska kommittéerna i överskådlighetens intresse ansett reglerna om ersättning vid dröjsmål böra brytas ut till en särskild paragraf (32 §).

29 §.

I fråga om beräkningen av skadestånd i kontraktsförhållanden gäller enligt svensk rätt vanligen att hänsyn skall tagas till all den ekonomiska skada som i det särskilda fallet varit en påräknelig följd av kontraktsbrottet. Inom frakträtten har emellertid icke principen att gottgöra det individuella intresset blivit härskande. I stället har ersättningsberäkningen anknutits till ett antaget fixt värde hos godset. Metoden att sålunda lämna det individuella intresset åsido har funnit användning såväl i CIM (art. 31)¹ som i sjölagen (120 §).

CMR ansluter sig även i detta avseende till CIM. Enligt första och andra styckena av art. 23, återgivna i första stycket av förevarande paragraf, skall således till grund för ersättningsberäkningen läggas ett på visst sätt bestämt normalvärde å godset. För att ett sådant värde överhuvudtaget skall kunna bestämmas, måste värderingen anknytas till viss plats och viss tidpunkt. Konventionen stadgar härvidlag att den ort, där godset mottogs till befördran, och den tidpunkt, då detta skedde, skall vara bestämmande för värderingen. Denna skall i övrigt ske efter börspriset på det ifrågavarande godset. Skulle, såsom ofta torde vara fallet, börsnoterat pris ej finnas, skall godsets värde i stället bestämmas efter marknadspriset eller, om

¹ Likaså i järnvägstrafikstadgan § 85.

också sådant pris skulle saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet. I sistnämnda, troligen rätt sällsynta fall torde värderingen få bygga på en uppskattning av den nytta, som innehavet av gods av ifrågavarande slag allmänt anses medföra.

Det i enlighet med reglerna i första stycket fastställda värdet å godset blir emellertid icke ensamt bestämmande för ersättningens storlek. Liksom transporträtten i allmänhet innehåller nämligen även CMR en regel att fraktförarens ansvarighet skall vara begränsad. Denna regel kommer till uttryck i andra stycket av förevarande paragraf. Där stadgas att fraktföraren icke behöver utgiva högre ersättning än som motsvarar 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås därvid en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och 900/1 000 finhet, den s. k. Germinalfrancen. Enligt vad Sveriges riksbank i skrivelse den 6 december 1965 på förfrågan meddelat, motsvarar en dylik franc i svenskt mynt 1,69005 kronor. Fraktförarens ersättningsskyldighet är således begränsad till i runt tal 42 kronor per kilogram förlorat gods.

Maximigränsen för godsets ersättningsgilla värde kan i jämförelse med motsvarande gränser inom transporträtten i övrigt tyckas vara snävt dragen i CMR. Enligt CIM ligger värdegränsen fyra gånger så högt (100 francs) och enligt luftfartslagen mer än dubbelt så högt (86 kronor). Om värdegränsens höjd rådde också vid utarbetandet av CMR synnerligen motstridande uppfattningar, vilka t. o. m. hotade att omintetgöra en överenskommelse. Sålunda framfördes från några länders delegationer, bl. a. den tyska, krav på en maximigräns jämförbar med den i CIM gällande, medan det från andra håll hävdades att gränsen borde sättas så lågt som 10 eller 5 francs. Först sedan internationella vägtransportunionen (IRU) och internationella handelskammaren (ICC) efter inbördes förhandlingar framlagt ett gemensamt förslag om en maximigräns vid 18 francs, kunde enighet nås om en kompromiss, som förlade gränsen till 25 francs.

Med hänsyn till de avsevärda svårigheter, som sålunda förelegat för att nå fram till en samlande lösning, synes det enligt kommitténs uppfattning för Sveriges del icke finnas något annat val än att godtaga den vunna kompromissen. Detta är så mycket mindre ägnat att väcka betänkligheter som det genom 30 och 33 §§ bjudes avsändaren möjligheter att även vid transport av särskilt värdefullt gods säkerställa betryggande ersättning.

Utöver ersättning för godsets enligt första och andra styckena beräknade värde skall enligt konventionen gottgörelse utgå allenast för frakt, tullavgifter och andra utlägg, som blir onyttiga genom att godset ej kommer fram till bestämmelseorten. Ersättning skall utgå i proportion till förlustens omfattning; är förlusten total skall således hela kostnaden täckas, är förlusten partiell (minskning) skall en »mot minskningen svarande del» ersättas. Det torde få förutsättas, att konventionens ifrågavarande regel — som återgives i paragrafens tredje stycke — avfattats med tanke på det

fall att kostnaderna fördelar sig jämnt på hela sändningen. Skulle exempelvis någon kostnad hänföra sig allenast till den del av sändningen, som gått förlorad, synes denna kostnad böra ersättas fullt ut.

30 §.

Såsom framgått under föregående paragraf är fraktföraren i allmänhet¹ icke skyldig att lämna ersättning för godsets värde, i den mån detta överstiger omkring 42 kronor per kilogram bruttovikt. Vid transport av gods med högre värde löper således avsändaren fara att förlora godset utan att få ersättning för mer än kanske en obetydlig del av dess värde. Konventionen anvisar emellertid i art. 24, mot vilken förevarande paragraf svarar, parterna en möjlighet att ersätta den legala värdegränsen enligt 29 § andra stycket med en avtalad högre värdegräns, som skall införas i fraktsedel.² Inom den sålunda vidgade ramen skall dock ersättningen alltjämt beräknas enligt reglerna i 29 § första stycket.

Såsom framgår av det sagda, kan avsändaren icke med hjälp av reglerna i denna paragraf skydda sig mot bortfall av handelsvinst eller liknande följder av en helt eller delvis utebliven leverans. Möjlighet härtill föreligger emellertid jämlikt 33 §.

I konventionen förutsättes, att fraktföraren för sitt ökade risktagande skall betinga sig särskilt vederlag. Även om, såsom lagförslagets ordalydelse förutsätter, avtalsfrihet råder beträffande vederlaget för befordringen, får det anses vara ett allmänt intresse att icke ett utökat transportansvar vid befordran av särskilt värdefullt gods verkar höjande på transportkostnaderna överlag.

Ersättningens storlek då gods skadats

31 §.

I förevarande paragraf, vilken motsvarar konventionens art. 25, ges regler för beräkningen av ersättning då gods skadats. Med att godset skadats menas, såsom omnämnts vid 24 §, att det undergått en kvalitativ försämring. Det är därvid icke nödvändigt att den skadebringande faktorn skall ha verkat direkt på hela sändningen; denna torde i sin helhet få anses som skadad även om skadefaktorn direkt träffat endast en del av sändningen men skadan å denna del medför, att återstoden icke kan utnyttjas lika fördelaktigt som tidigare.

Enligt första stycket av paragrafen är fraktföraren skyldig att ersätta den värdeminskning som övergår godset till följd av skadan. Tillvägagångssättet vid beräkningen av värdeminskningen anges i konventionen mycket

¹ Undantag gäller bl. a. då fraktföraren förorsakat förlusten uppsåtligen eller av grov oaktsamhet, se härom under 37 §.

² Jfr 8 § första stycket d).

kortfattat och på ett sätt som möjligen kan ge upphov till tvekan om hur man bör förfara.

Utgångspunkten för beräkningen är dock entydigt angiven. Till grund för denna skall läggas godsets enligt 29 § första stycket beräknade värde, och detta skall ökas med de i 29 § tredje stycket angivna kostnaderna för frakt, tull och andra utlägg. Någon reduktion till värdegränsen i 29 § andra stycket skall icke omedelbart göras. Värdeminskningen får rimligen antagas utgöra skillnaden mellan det sålunda framräknade värdet och godsets kvarvarande värde. Sistnämnda värde beräknas vanligtvis med hänsyn till förhållandena på bestämmelseorten vid tiden för godsets utlämnande.¹ Föreskriften att värdeminskningen skall beräknas efter det i överensstämmelse med 29 § första och tredje styckena bestämda värdet å godset torde emellertid få anses innebära att även godsets kvarvarande värde skall beräknas med hänsyn till förhållandena å orten och vid tiden för godsets mottagande till befordran. För att få fram detta värde torde man först ha att bestämma förhållandet mellan det skadade godsets värde på bestämmelseorten vid tiden för framkomsten samt det värde godset skulle ha ägt, om det kommit fram i oskadat skick. Multipliceras det bråktal eller procenttal som sålunda erhålles med det enligt 29 § första och tredje styckena bestämda värdet får man ett mått på godsets kvarvarande värde, räknat efter förhållandena på avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran med tillägg av den frakt och de andra utlägg som belöper på den behållna delen av godset. Skillnaden mellan nu nämnda båda värden utgör värdeminskningen. Beräkningsgrunden är densamma som gäller enligt CIM art. 33.

Såsom förut nämnts skall man ej taga någon omedelbar hänsyn till värdegränsen i 29 § andra stycket vid uträknandet av värdeminskningen. Enligt andra stycket av 31 § skall emellertid värdeminskningen icke ersättas i den mån gottgörelsen därigenom skulle komma att överstiga vad som skolat utgå, om godset hade gått förlorat. Ersättningen kan således icke sättas högre än ungefär 42 kronor per kilogram gods, som påverkats av skadan.

Vid skada utgår, såsom framgår av det sagda, ersättning endast för den direkta skadan. Indirekta skador, såsom produktionsbortfall på grund av att en skadad maskin icke kan tagas i bruk förrän den reparerats, ersättes däremot icke.

Enligt gängse bevisbörderegler åligger det den ersättningskrävande att visa skadans storlek.

¹ Jfr Selvig, Erstatningsberegningen ved lasteskader, Handelshögskolans i Göteborg skrifter 1962 nr 2, s. 36 ff.

Ersättning vid dröjsmål

32 §.

Såsom angivits under 27 § anses dröjsmål föreligga, då godset icke tillhandahållits för utlämning inom den tid, som avtalats eller som eljest skall anses stå fraktföraren till buds för befordringens slutförande. Självfallet kan dröjsmål med godsets utlämnande ofta lända den förfogandeberättigade till skada. Visar denne att han lidit skada genom förseningen, är fraktföraren enligt förevarande paragraf skyldig att ersätta skadan.¹ I paragrafen föreskrives vidare, att ersättningsskyldigheten är maximerad till fraktens belopp.² Det bör observeras att det här är fråga endast om själva frakten och icke som vid ersättning för förlust eller minskning av gods jämväl om tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen.

Konventionen lämnar icke några regler om vilka slag av dröjsmålsskador som skall anses berättiga till ersättning eller — frånsett maximeringen — för beräkningen av ersättningens storlek. Dessa spörsmål torde följaktligen bli att bedöma efter tillämpliga nationella rättsregler. För svensk del torde vid dröjsmål hänsyn inom den givna ramen kunna tagas även till förlorad handelsvinst.

Särskilt leveransintresse

33 §.

Vid realskada skall enligt 29—31 §§ ersättningen beräknas med utgångspunkt från ett på visst sätt bestämt normalvärde å det förlorade eller skadade godset. Däremot tages ej någon hänsyn till de förluster i form av utebliven vinst, skadeståndsskyldighet och liknande omständigheter, som kan drabba lastägaren till följd av realskadan. På motsvarande sätt lämnas de förluster som kan uppstå till följd av dröjsmål utan täckning i den mån de överstiger fraktens belopp.

En möjlighet att gardera sig mot dylika förluster lämnas emellertid av sändaren genom konventionens art. 26, vars innehåll återges i förevarande paragraf. Ifrågavarande regler innebär, att parterna genom avtal kan sätta ersättningsreglerna i 29—32 §§ ur kraft och i stället överenskomma att avsändarens intresse av ett riktigt utlämnande av godset skall anses motsvara visst belopp. Detta belopp skall anges i fraktsedeln.¹ Avser avsändaren att skydda sig mot verkningarna av försenad leverans bör han också tillse, att viss leveransfrist uttryckligen avtalas. Enligt konventionens ordalydelse är nämligen förevarande regler, såvitt angår dröjsmål, tillämpliga endast då

¹ Såframt fraktföraren icke jämlikt 24 § andra stycket visar sig vara fri från ansvarighet.

² Enligt CIM art. 34 är motsvarande begränsning efter 1961 års revision fraktens dubbla belopp.

¹ Jfr 8 § första stycket d).

»avtalad tid» för utlämnandet överskrides. Formuleringen synes giva vid handen, att ersättning enligt leveransintresset ej kan komma i fråga, därest fraktföraren, i fall då viss leveransfrist ej avtalats, dock gjort sig skyldig till dröjsmål genom att överskrida den befordringstid, som med hänsyn till omständigheterna skäligen borde medges en omsorgsfull fraktförare.

Har belopp, representerande särskilt leveransintresse, vederbörligen upptagits i fraktsedeln och inträffar realskada eller överskrides avtalad leveransfrist, har den förfogandeberättigade rätt att få sådan ersättning, att han kommer i samma ekonomiska situation som han skulle ha uppnått, därest godset kommit fram i rätt mängd, oskadat och i rätt tid. Självfallet kan ersättningen dock ej överstiga det uppgivna beloppet av leveransintresset. Ersättning utöver vad som följer av 29—32 §§ utgår givetvis ej heller i vidare mån än den ersättningskrävande verkligen kan visa att han lidit större förlust.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

34 §.

Konventionen upptar i art. 21 bestämmelser rörande fraktförarens ansvarighet för uttagande av efterkravsbelopp, vilka bestämmelser återges i förevarande paragraf. I konventionen har ifrågavarande bestämmelser placerats mellan reglerna om fraktförarens ansvarighet för realskada och dröjsmål och de därmed sammanhängande reglerna om beräkningen av ersättningens storlek i angivna fall. Kommittén har i likhet med de övriga nordiska kommittéerna ansett det lämpligt att de centrala reglerna om skadeståndsskyldighet och skadeståndsberäkning vid realskada och dröjsmål behandlas i en obruten paragrafföljd och har därför, samtidigt som reglerna i art. 22 om farligt gods förts till 13 §, upptagit vad som stadgas i art. 21 till behandling först efter det samtliga till det centrala ansvarsavsnittet hörande regler återgivits.

I fraktavtalet kan föreskrivas att godset skall beläggas med s. k. efterkrav. Detta innebär att fraktföraren icke får utlämna godset, med mindre mottagaren erlärger det bestämda efterkravsbeloppet. Skulle fraktföraren trots detta utlämna godset utan att uttaga efterkravsbeloppet, blir han enligt denna paragraf skyldig att gottgöra avsändaren intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren utgivit på grund härav äger han emellertid söka åter av den som mottagit godset.

Ehuru detta icke uttryckligen angivits i lagtexten, beror givetvis fraktförarens ersättningsskyldighet av att beloppet icke ändock blivit erlagt till avsändaren. Har sålunda mottagaren betalat direkt till avsändaren kan uppenbarligen någon skyldighet för fraktföraren att utge ersättning icke föreligga.

Efterkravsbeloppet skall enligt 8 § första stycket c) anges i fraktsedeln.

Ränta m. m.

35 §.

Enligt konventionens art. 27 äger den ersättningsberättigade anspråk på ränta å oguldet ersättningsbelopp. Röntan utgår liksom enligt gällande svensk rätt i allmänhet är fallet då på förhand bestämd förfallodag ej finnes efter fem procent om året. I motsats till vad som i allmänhet gäller enligt svensk rätt¹ kan emellertid även ett utomprocessuellt krav bilda utgångspunkt för räntebereäkningen. Sålunda skall enligt konventionen röntan beräknas från den dag, då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren. Framställes icke något utomprocessuellt krav, skall röntan i stället beräknas från den dag, då talan väcktes vid domstol. Enligt svensk rätt² anses talan ha väckts, då ansökan om stämning inkom till rätten eller, om stämning ej erfordras, då talan framställdes inför rätten. En strikt tillämpning av förevarande paragraf torde förutsätta att röntan, då talan väckts utan föregående utomprocessuellt krav, beräknas från dagen för talans väckande och ej från dagen för delgivning av stämning (eller utan stämning framställt yrkande).

I paragrafens andra stycke upptages bestämmelser för det fall att ersättning kräves i myntslag, som icke är gångbart på betalningsorten. Den reglering som konventionen anvisar för detta fall överensstämmer med vad som enligt 7 § första stycket skuldebrevslagen gäller i svensk rätt.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

36 §.

Om en person skadar annans egendom t. ex. genom uppsåtlig åverkan eller genom att umgås ovarsamt med eld i närheten av egendomen, brukar rättsordningarna stämpla ett dylikt förfarande som »rättsstridigt» och förplikta skadegöraren att lämna egendomens ägare full ersättning för den skada som åsamkats honom. Anledning att inskränka denna ersättningskyldighet därför att skadegöraren innehar egendomen till följd av ett avtal med den skadelidande föreligger i och för sig icke. Där den skadegörande handlingen strider icke blott mot avtalet utan jämväl skulle ha uppfattats som »rättsstridigt» om den riktats mot en tredje man, synes det därför i princip icke möta något hinder mot att fota den skadelidandes ersättningskrav icke på avtalet utan på allmänna utomobligatoriska skadeståndsregler.¹

Detta skulle emellertid på förevarande rättsområde leda till att två an-

¹ Jfr dock t. ex. 38 § köplagen.

² Se 13 kap. 4 § tredje stycket rättegångsbalken.

³ Beträffande inställningen i svensk rätt se NJA 1951 s. 656, jfr Hult i Festskrift tillägnad Gösta Eberstein, Stockholm 1950, s. 92 ff (samma uppsats sedermera publicerad i Juridisk debatt, Uppsala 1952, s. 211 ff).

svarssystem alternativt skulle kunna bli tillämpliga; där det syntes honom fördelaktigt skulle således den ersättningskrävande genom att åberopa vederbörande nationella rättsordnings regler om skadestånd på utomobligatorisk grund kunna uppnå en förmånligare behandling än som följer av konventionens regler.

För att omöjliggöra detta uppställer konventionen i art. 28, vilken i något förenklad form återges i förevarande paragraf, en regel av innehåll att fraktföraren även gentemot ett på utomobligatorisk grund framställt ersättningsanspråk äger åberopa de bestämmelser i konventionen som utesluter hans ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek. Samma bestämmelser kan även åberopas av envar av de personer, för vilka fraktföraren svarar enligt 4 §, därest anspråk skulle riktas mot sådan person.

Det skydd mot full ersättnings skyldighet vid »rättsstridiga» handlingar, som genom denna paragraf beredes fraktföraren och hans medhjälpare, sträcker sig emellertid till följd av 37 § icke utöver området för vanlig culpa.

Uppsåt och grov oaktsamhet

37 §.

Såsom framgått av den tidigare framställningen har inom frakträtten utvecklat sig ett ansvarssystem, som väsentligt avviker från ansvarsreglerna inom de flesta andra rättsområden. Sålunda har på fraktföraren lagts ett ansvar, som går utöver det eljest gängse culpaansvaret. Som motvikt härtill har uppställts regler vilka i vissa fall utesluter eller begränsar ansvarigheten. De lättnader i skadeståndsbördan, som fraktföraren därigenom åtnjuter, kan te sig i hög grad motiverade då det gäller skador på grund av casus eller av outredd orsak men förefaller allt mindre välgrundade ju mera fraktförarens egen skuld till skadan träder i dagen. Inom samtliga redan reglerade grenar av frakträtten har därför undantag från fraktförarens rätt till dylika lättnader gjorts, då skadan varit att hänföra till ett höggradigt klandervärt förfarande å fraktförarens sida.

Vid utskiljandet av de förfaranden som sålunda skall utesluta tillämpningen av de ansvarslindrande bestämmelserna har det visserligen varit klart, att ansvarslindring icke borde komma i fråga då skadan orsakats uppsåtligt och ej heller i vissa andra fall då, utan att uppsåt visats vara för handen, fraktförarens skuld varit mycket framträdande. Det har emellertid mött mycket stora vanskligheter att avgränsa den sistnämnda kategorin. I CIM¹ har undantagsfallen angivits vara sådana, där skadan förorsakats av »un dol ou une faute lourde». I den ursprungliga Warszawakonventionen beskrevs i motsvarande stadgande² det berörda rekvisitet såsom dolus eller »faute qui, d'après la loi du tribunal saisi, est considérée comme équivalente

¹ Art. 37.

² Art. 25.

au dol». Warszawakonventionens här citerade formulering övergavs vid revisionen 1955 (Haagprotokollet) till förmån för en skrivning som uteslöt ansvarslindring, förutom vid uppsåtlig skada, vid ouppsåtlig skada om den åstadkommits hänsynslöst och med insikt om att skada sannolikt skulle uppkomma (le dommage résulte d'un acte ou d'une omission... fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit téméairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement; the damage resulted from an act or omission... done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result). Anledningen till omformuleringen var, enligt vad som uttalades under förarbetena till 9 kap. luftfartslagen,³ att den tidigare formuleringen lett till en oenhetlig och på vissa håll mot fraktföraren alltför sträng tillämpning. Den i Haagprotokollet anlitade utvägen att med hjälp av begreppet »medveten culpa» nå fram till en avgränsning av den vårdslöshet, vid vilken ansvarslindring ej kan inträda, har emellertid icke följts vid utarbetandet av CMR. I stället har olyckligtvis den i den ursprungliga Warszawakonventionen begagnade formuleringen så gott som ordagrant upptagits i CMR, vilken sålunda stadgar att ansvarslindring är utesluten då skadan orsakats med uppsåt eller genom sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där talan väckts skall anses likställd med uppsåt.

Den på grundval av Warszawakonventionen utfärdade lagen om befordran med luftfartyg upptog såsom likställd med dolus en form av culpa, benämnd »grov vårdslöshet». Den närmare innebörden av begreppet »grov vårdslöshet» i dessa sammanhang överlämnades åt rättstillämpningen att bestämma. Under förarbetena till luftbefordringslagen uttalades dock, att grov vårdslöshet i rättstillämpningen ej lär komma att antagas föreligga »annat än i särdeles svårartade fall».⁴

Då det gäller att återge det även i CMR använda begreppet »vårdslöshet som skall anses likställd med uppsåt», synes det kommittén icke finnas andra möjligheter än att såsom skett i 1937 års luftbefordringslag beteckna den ifrågavarande culpan som »grov». Kommittén har därför i anslutning till språkbruket i nyare lagverk betecknat den höggradiga culpa, som utesluter ansvarslindring, såsom »grov oaktsamhet». Att närmare avgränsa området för »grov oaktsamhet» är för närvarande icke möjligt. Det torde dock vara på sin plats att påpeka att någon sådan vidsträckt tolkning, som begreppet »grov oaktsamhet» i praxis erhållit t. ex. i skattestrafflagen, icke alls är avsedd. Tvärtom synes man böra fasthålla vid den ovan återgivna uppfattningen, att begreppet »grov oaktsamhet» bör appliceras endast på »särdeles svårartade fall».⁵

Bestämmelserna i första stycket av denna paragraf utesluter ansvarslind-

³ Se NJA II 1960 s. 104 ff.

⁴ SOU 1936: 54 s. 56.

⁵ Ang. tolkningen av begreppet grov vårdslöshet i järnvägstrafikstadgan (§ 87), se det i not 1 vid 36 § nämnda rättsfallet NJA 1951 s. 656.

ring endast vid skada orsakad av fraktföraren själv. Genom första punkten i andra stycket utsträcker emellertid undantaget att omfatta även skada som i tjänsten orsakats av sådan person, för vilken fraktföraren svarar enligt 4 §. Denna punkt förutsätter, att ersättningsanspråket riktas mot fraktföraren. Av andra punkten i detta stycke framgår emellertid, att ansvarslindring är utesluten även då anspråket riktas mot medhjälparen personligen, om denne i tjänsten orsakat skada av uppsåt eller grov oaktsamhet. För skador som medhjälpare vållat utom tjänsten är ansvarslindringsreglerna överhuvudtaget icke tillämpliga.

Av sammanhanget torde med full tydlighet framgå, att uttrycket »skada» i denna paragraf icke har samma begränsade innebörd som i närmast föregående paragraf utan den vidare betydelsen av en negativ ekonomisk effekt. Paragrafen är därför tillämplig såväl vid alla slag av realskada som vid dröjsmål.

Vid bestämmande av skadestånd på grund av uppsåt eller grov oaktsamhet torde således ej blott lagens värdegränser och metoder för värdering av godset kunna lämnas åsido utan också ersättning för utebliven handelsvinst och dylika eljest ej ersättningsgilla poster kunna komma i fråga.

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan

Konventionens femte kapitel (Réclamations et actions; Claims and actions) omfattar art. 30—33. Av dessa behandlar art. 30 undersökning av godset i samband med utlämnandet samt reklamation, art. 31 vissa processuella och exekutiva frågor, art. 32 preskription samt art. 33 skiljedom. 5 kap. i lagförslaget upptar under 38—42 §§ samma sakinnehåll som motsvarande kapitel i konventionen. Även bestämmelsernas fördelning på de skilda paragraferna överensstämmer med konventionens indelning, dock med det undantaget att innehållet i art. 31 fördelats på 39 §, som behandlar domsrätt, och 40 §, som behandlar vissa processhinder samt verkställbarhet av utländsk dom.

Anmärkningar

38 §.

Såsom anförts under 24 och 25 §§, kan fraktföraren undgå ersättningskyldighet för påvisad realskada endast där han kan visa att skadan orsakats — eller i vissa fall kan ha orsakats — av förhållande, för vilket fraktföraren icke svarar. Med hänsyn särskilt till dessa bevisregler är det givetvis av stor vikt för fraktföraren, att han så snart som möjligt erhåller känne-

dom om att skada inträffat. Även för fraktförarens motpart är det emellertid av betydelse att eventuell skada konstateras snabbt och — med hänsyn till honom åvilande bevisbördan rörande skadans förekomst och omfattning — om möjligt på sådant sätt att framtida bevisning om dessa förhållanden blir onödig. Konventionen förutsätter att det ofta skall föreligga ett intresse hos såväl fraktföraren som mottagaren att i samband med godsets utlämnande till mottagaren gemensamt undersöka dess tillstånd.

Till en dylik undersökning knyter konventionen en viktig bevisverkan. Såsom utsäges i andra stycket av förevarande paragraf utgör nämligen resultatet av undersökningen exklusivt bevismedel i fråga om godsets synliga mängd och tillstånd. Har således parterna vid gemensam undersökning konstaterat t. ex. att sändningen innehållit rätt antal kolli, skall mottagaren icke tillåtas bevisa att det vid en av honom senare företagen kontrollräkning dock visat sig föreligga ett manko. Av naturliga skäl kan samma bevisverkan icke lämnas undersökningsresultatet, då fråga är om förlust, minskning eller skada, som icke var synlig vid undersökningen. I de fall mottagaren vid den grundligare undersökning, varom han snarast efter godsets utlämnande bör föranställa, upptäcker förut ej synlig förlust, minskning eller skada har han emellertid att inom sju dagar från den gemensamma undersökningen avsända skriftlig anmärkning till fraktföraren. Sker ej detta, skall resultatet av den gemensamma undersökningen äga vitsord.

Första stycket av paragrafen avhandlar det fall, då någon gemensam undersökning ej äger rum. Tillställer i sådant fall mottagaren icke fraktföraren anmärkning angående uppkommen förlust, minskning eller skada, inträder presumption för att mottagaren erhållit godset i det tillstånd som anges i fraktsedeln. Denna presumption kan emellertid kullkastas genom bevisning från mottagarens sida. Regeln synes icke innebära någon avvikelse från gällande svensk rätt, som ej torde godtaga ett mottagarens påstående om realskada med mindre detta blivit styrkt på vedertaget sätt. Anmärkning skall innehålla uppgift om realskadans huvudsakliga beskaffenhet och skall, om den avser synlig realskada, göras senast vid godsets utlämnande och eljest inom sju dagar därefter. I det senare fallet skall anmärkningen göras skriftligen.

I den frist på sju dagar inom vilken enligt första eller andra stycket skriftlig anmärkning skall avsändas, skall ej inräknas söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar. I Sverige likställes numera lördagar ävensom första maj, midsommarafton och julafton med sön- och helgdag. Det bör observeras, att sättet för fristens beräkning avviker från den i Sverige brukliga metoden, i det att enligt konventionen och därmed också lagförslaget söndagar, helgdagar och likställda dagar lämnas oräknade icke endast då de infaller på den dag, som eljest skulle varit sista dagen för anmärkningens avsändande, utan även när de inträffar tidigare under fristen.

Enligt tredje stycket av paragrafen går rätten till ersättning på grund av

dröjsmål förlorad, såvida icke skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjuguen dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande. Tjuguendagensfristen löper, i motsats till sjudagensfristen, utan avbrott även på söndagar och dylika dagar men torde självfallet böra förlängas, om slutdagen eljest skulle infalla på sådan dag.

Konventionen föreskriver i fjärde stycket av art. 30 särskilt, att den dag, som bildar utgångspunkt för beräkningen av här avsedda frister, icke skall medräknas i fristen. Detta beräkningssätt användes genomgående i svensk rätt. Kommittén har därför ansett det onödigt att återgiva regeln i lagförslaget.

I sista stycket av art. 30 ålägger konventionen fraktföraren och mottagaren skyldighet att i skäligen omfattning underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar. Icke heller detta stadgande torde innebära någon avvikelse från vad som gäller enligt svensk rätt. Kommittén har dock ansett det vara ur pedagogisk synpunkt berättigat att medtaga stadgandet i den svenska lagtexten.

Domsrätt

39 §.

Allmänna lagbestämmelser om svensk domsrätt i tvistemål saknas. Det torde emellertid få antagas att den svenska domsrätten är begränsad på det sätt, att en tvist icke kan upptagas till domstolsprövning här i riket, därest icke svensk lag utpekar domstol härstädes såsom behörigt forum. Detta medför att en i Sverige bosatt part i vissa — även inom internationell godstrafik på väg tänkbara — fall icke kan väcka talan inom riket mot ett utländskt rättssubjekt. Andra svårigheter på det internationellt processrättsliga området yppar sig därigenom att en och samma tvist understundom kan bli föremål för samtidig rättegång och kanske också motstridande avgöranden i skilda länder.

För att åvägabringa en mera ändamålsenlig ordning med avseende på domstolsavgöranden rörande internationella landsvägstransporter uppställer konventionen i art. 31 vissa processuella regler. Dessa har till ändamål att hindra att mer än en process föres i samma sak samt att möjliggöra att lämpligt forum för processen finnes att tillgå för käranden.

De för sistnämnda syfte erforderliga bestämmelserna har givits i första stycket av art. 31, vilket stycke motsvaras av förevarande paragraf.

Paragrafen utpekar icke direkt den domstol, vid vilken käranden har att anhängiggöra sin talan, utan inskränker sig till att ange de stater, inom vilka han kan återfinna ett behörigt forum. Detta bestämmes med tillämpning av vederbörande stats interna forumregler.

Behörig domstol finnes inom stat

1. där svaranden har sitt hemvist,

2. där svaranden har sitt huvudkontor,
3. där svaranden har den filial eller agentur, genom vars medverkan frakta-avtalet slutits,
4. där godset mottogs till befordran, och
5. där bestämmelseorten är belägen.

Förutom de möjligheter att välja forum, som enligt vad nu sagts står käranden till buds, finnes ytterligare den möjligheten att parterna genom inbördes överenskommelse själva bestämmer vid vilken domstol rättegång skall föras, s. k. prorogation. Härvidlag gäller dock den begränsningen, att endast domstol i en till konventionen ansluten stat kan komma i fråga. För prorogation uppställer konventionen — i motsats till svensk rätt — icke något krav på skriftlig form.¹ Ej heller uppställer konventionen någon begränsning i parternas fria val av domstol; det synes dock kunna förutsättas att valet är begränsat till domstolar i första instans.

Det bör observeras, att konventionens regler om domsrätt gäller varje tvist rörande sådan befordran som avses i konventionen. De är sålunda tillämpliga ej allenast beträffande frågor som regleras i konventionen, exempelvis om ersättning för skada, utan även beträffande spörsmål, för vilkas lösning någon ledning ej kan hämtas ur konventionen, såsom om ogiltighet eller hävande av avtal eller om avtalstolkning, och som följaktligen blir att avgöra efter tillämpliga nationella rättsregler.

Enligt uttryckligt stadgande i konventionen är den gjorda uppräkningsen av behöriga fora uttömmande. Att så är fallet torde även utan särskilt påpekande framgå av den formulering bestämmelserna om domsrätt erhållit i förevarande paragraf.

Ehuru konventionen lämnar möjlighet att föra rättegång inom länder, till vilka parterna oftast får antagas ha naturlig anknytning, kan det dock synas som om möjligheterna till val av forum blivit något för snävt begränsade. Sålunda torde det ej sällan kunna visa sig ur utrednings- och kostnadssynpunkt önskvärt att — såsom enligt 10 kap. 8 § rättegångsbalken är möjligt i svensk rätt — förlägga rättegången till den ort, där skadegörande handling företogs eller skadan uppkom. Olägenheterna av att ej äga tillgång till ett dylikt forum kan dock i viss mån elimineras genom utnyttjande av möjligheterna till bevisupptagning inför utländsk domstol.² Den snäva gränsdragningen har å andra sidan den fördelen, att den utesluter tillämpning av sådana ur saklig synpunkt omotiverade regler som att medborgare i visst land alltid har möjlighet att väcka talan mot utlänning i sitt eget hemland.³

Såsom anförts utpekar konventionen vissa stater, inom vilka skall finnas domstol, behörig att upptaga kärandens talan. Det ankommer sedan på den

¹ Jfr 10 kap. 16 § rättegångsbalken samt Danmark, Om svensk domstols behörighet i internationellt förmögenhetsrättsliga mål, Stockholm 1961, s. 253 ff.

² Beträffande möjligheterna härtill enligt svensk rätt se lag den 20 dec. 1946 om bevisupptagning vid utländsk domstol (i lagboken införd under RB 35:12).

³ Code civil art. 14.

ifrågavarande staten att anvisa, vilken eller vilka av dess domstolar som äger kompetens att upptaga tvisten. För Sveriges del gäller det således att tillhandahålla regler med hjälp av vilka den, som till följd av konventionens bestämmelser äger väcka talan inför svensk domstol, kan avgöra till vilken domstol han skall vända sig.

Vill någon väcka talan vid domstol i Sverige emedan svaranden har sitt hemvist här i riket, följer av 10 kap. 1 § rättegångsbalken att talan kan upp- tagas av domstolen i den ort, där hemvistet är beläget. Grundas önskan att väcka talan i Sverige på den omständigheten att svaranden har sitt huvud- kontor här, torde jämlikt 5 § i nyssnämnda kapitel domstolen i den ort där kontoret är beläget vara behörig att upptaga talan. Även i det fall att käran- den äger anställa talan i Sverige, därför att fraktavtalet slutits genom med- verkan av en svarandens filial eller agentur härstädes, torde jämlikt 4 § i samma kapitel domstolen i den ort, där avtalet slöts, vara behörig.

Därest part önskar väcka talan i Sverige på den grund att den ort, där god- set mottogs till befordran, eller bestämmelseorten är belägen inom riket, kan det emellertid inträffa att någon enligt rättegångsbalken behörig domstol icke finnes eller, där sådan finnes, att denna är en annan än domstolen i nå- gon av de nyssnämnda orterna. Det har därför syntts kommittén erforderligt att i lagen införes en bestämmelse, vilken på det sätt kompletterar rätte- gångsbalkens forumregler att behörighet att upptaga en under CMR hänför- lig tvist även tillägges domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, och domstolen i bestämmelseorten. Så har skett i andra stycket av föreva- rande paragraf.

Verkställighet m. m.

40 §.

Grundläggande inom processrätten är att icke låta part, som inlett rätte- gång mot annan part angående viss fråga, öppna ny rättegång mot samma part angående samma fråga, vare sig medan den förra rättegången ännu pågår eller efter det den omtvistade frågan avgjorts av domstol.¹ Ändamåls- enligheten av dylika regler, vilka bl. a. förhindrar uppkomsten av motstri- dande avgöranden, ligger i öppen dag. De regler som i de olika staternas in- terna rättsordningar uppställas till hinder mot nya rättegångar kan emeller- tid ej förutsättas vara utan vidare tillämpliga i andra fall än då den tidi- gare rättegången förs eller förts i det egna landet. Detta sammanhänger med det allmänt rådande förhållandet, att domar som meddelats i en stat i princip ej anses verkställbara i annan stat. Part, som redan erhållit ett verkställbart domstolsavgörande i en stat men finner att verkställigheten, t. ex. på grund av placeringen av motpartens tillgångar, endast kan ske i

¹ Se härom enligt svensk rätt rättegångsbalken 13 kap. 6 § (litispændens) och 17 kap. 11 § tredje stycket (res judicata).

annan stat, är således för att nå syftet med domen i regel nödgad att anställa rättegång även i den andra staten.

Såsom framgått av föregående paragraf lämnar CMR — sannolikt mest av processekonomiska skäl — möjlighet att väcka talan i flera olika stater.² Utan ytterligare reglering skulle detta med den rådande ordningen på den internationella rättens område kunna resultera i en serie motstridande domar, var och en verkställbar endast i den stat där den meddelats. För att undgå sådana ej önskvärda förhållanden förbinder sig varje konventionsstat enligt art. 31 tredje stycket att tillerkänna domar, meddelade i andra konventionsstater, verkställbarhet i likhet med egna domar. Därmed öppnas även möjlighet att ge grundsatserna om litispensens och res judicata som hinder mot ny rättegång giltighet även i förhållandet konventionsstaterna emellan.

I enlighet härmed uppställer konventionen i andra stycket av art. 31, vilket stycke motsvaras av första stycket av förevarande paragraf, förbud att väcka talan angående viss fråga, därest talan mellan samma parter om samma fråga är anhängig vid annan behörig domstol eller blivit avgjord av sådan domstol. Emellertid finnes enligt 39 § möjlighet att väcka talan i icke-konventionsstat. Konventionsstaterna har naturligen ej kunnat ikläda sig skyldighet att låta verkställa domar som meddelats i icke-konventionsstat. Är en sådan dom ej heller till följd av särskild överenskommelse³ med annan stat verkställbar i den senare staten, kan därför, såsom framgår av slutorden i första stycket, förbudet mot ny rättegång ej upprätthållas vad beträffar sistnämnda stat.

Enligt svensk rätt åligger det domstolen att ex officio beakta förekomsten av rättegångshinder i form av litispensens eller res judicata. Emellertid är det i internationella sammanhang mer än eljest uppenbart, att det i praktiken måste ankomma på svaranden att bringa hindret till domstolens kännedom.

I andra stycket av paragrafen återges konventionens bestämmelser om verkställbarheten av utländsk dom, upptagna i tredje och fjärde styckena av art. 31. Dessa bestämmelser i CMR står i samklang med motsvarande stadganden i CIM⁴ och i huvudsak även med de principer som i övrigt kan anses utbildade i svensk rätt då det gäller erkännande av utländska domar.⁵ Någon tvekan om lämpligheten av att godtaga konventionens regler om internationell verkställbarhet av domstolsavgöranden kan enligt kommitténs mening ej råda i andra avseenden än beträffande frågan i vilken utsträckning domar, som meddelats utan att svaromål avgivits, skall anses

² CMR står i detta avseende i motsats till CIM, som i princip endast tillåter talan i vederbörande järnvägs hemland.

³ För Sveriges del gäller sådana överenskommelser med övriga nordiska länder samt med Schweiz.

⁴ Art. 56 § 1.

⁵ Se Karlgren, Internationell privat- och processrätt, 2 uppl. Lund 1960, s. 204 not 20.

verkställbara. Såvitt angår nämnda slag av domar intar svensk rätt den ståndpunkten, att sådan dom icke erkännes här i riket med mindre det visas, att svaranden personligen eller genom behörigt ombud i tid fått del av stämning i målet.⁶ Sveriges anslutning till konventionen får icke innebära att man avstår från rätten att förkasta utländska domar av treskodoms-karaktär, beträffande vilka icke visats att enligt svensk rättsuppfattning oefftergivliga processregler iakttagits. I de konventioner, som ligger till grund för den svenska lagstiftningen om verkställighet av domar meddelade i de övriga nordiska länderna eller i Schweiz, har uttryckligen angivits att skyldighet ej föreligger att verkställa i annat land meddelat avgörande, där detta skulle vara uppenbart oförenligt med det egna landets rättsordning. Någon motsvarighet härtill återfinnes ej i CMR. Emellertid torde det med fog kunna hävdas att ett domstolsavgörande, som meddelats utan att svaranden fått del av stämning och skäligt rådrom att utföra sin talan, icke kan hänföras till någon av de kategorier av avgöranden, vilka i art. 31 fjärde stycket anges såsom internationellt verkställbara, nämligen »jugements contradictoires» (judgments after trial), »jugements par défaut» (judgments by default) och »transactions judiciaires» (settlements confirmed by an order of the court).

För att täcka de båda förstnämnda av konventionens här återgivna uttryck användes i förslaget termen »dom». Härigenom avses också att från internationell verkställbarhet utesluta avgöranden i summariska förfaranden.

Såsom redan framgått likställer konventionen i verkställbarhetskänseende av domstol stadfäst förlikning med dom. Däremot kan internationell verkställbarhet icke tillkomma domar, som i domstolslandet äger allenast interimistisk verkställbarhet, och ej heller avgöranden, vilka ålägger kändande som helt eller delvis tappat målet att på grund härav utgiva skadestånd utöver rättegångskostnaden. Sistnämnda slag av avgöranden är okänt i svensk rätt.

Enligt 37 § utsökningslagen må domstols lagakraftvunna dom i tvistemål verkställas av utmättningsman utan särskilt bemyndigande. Som framgått av vad tidigare anförts anses detta lagrum emellertid icke tillämpligt å utländska domar. I fall, där sådana domar genom särskild lagstiftning gjorts verkställbara i Sverige, skulle i och för sig hinder ej möta att i likhet med vad som är fallet med inhemska domar lägga verkställighetsfrågan direkt i utmättningsmannens hand. En sådan ordning har också tillämpats i vissa fall, exempelvis vad beträffar danska domar, som jämlikt en numera upphävd förordning av 1861 varit verkställbara i Sverige.⁷ I allmänhet har emellertid avgörandet, huruvida utländsk dom i det särskilda fallet varit

⁶ Se NJA 1956 s. 337, jfr 3 § lagen den 2 dec. 1932 om erkännande och verkställighet av dom, som meddelats i Danmark m. fl. länder.

⁷ Se KF den 15 juni 1861 om verkställighet i Sverige av domar och utslag, meddelade av domstol i konungariket Danmark, § 8.

verkställbar eller icke, ansetts vara av sådan svårighetsgrad att prövningen borde anförtros högre myndighet än utmättningsman. I fråga om domar, vilka är verkställbara här i riket jämlikt lagen den 2 december 1932 om erkännande och verkställighet av dom, som meddelats i Danmark, Finland, Island eller Norge, har denna prövning uppdragits åt överexekutor.⁸ Beträffande valet av den myndighet, på vilken verkställighetsprövningen bör ankomma, anfördes i samband med tillkomsten av konventionen mellan Sverige och Schweiz om erkännande och verkställighet av domar och skiljedomar bl. a. följande:⁹

För att tillägga överexekutor behörighet att meddela beslut om verkställighet finnas goda skäl, när fråga är om en överenskommelse med stater, vilkas rättsordningar förete en väsentlig gemenskap med svensk rätt och om vilkas rättsliga institutioner en mera allmän kännedom här måste förutsättas vara för handen. När det gäller konventioner med stater i fråga om vilka dessa förutsättningar icke föreligga, är det däremot givet, att för bedömandet av frågan om villkoren för medgivande av verkställighet av utländsk dom erfordras en förtrogenhet med främmande rättsprinciper som icke kan påräknas hos alla överexekutorer. Nu anförda synpunkter hava föranlett, att uppgiften att meddela beslut om verkställighet ansetts böra tilläggas Svea hovrätt.

Även om reglerna för internationell verkställighet av domar enligt CMR utformats på ett betydligt mera lättillgängligt sätt än motsvarande regler i den nyssnämnda svensk-schweiziska konventionen kan det befaras, att det ej sällan kommer att inrymma avsevärda svårigheter att besvara frågan huruvida utländsk dom till följd av Sveriges anslutning till CMR i det särskilda fallet skall anses vara verkställbar här i riket. Kommittén har därför ansett sig böra föreslå, att frågan om verkställbarheten av sådan utländsk dom som här avses i varje särskilt fall skall göras beroende av prövning genom ett speciellt exekvaturförfarande inför Svea hovrätt. De närmare föreskrifterna rörande detta exekvaturförfarande har upptagits i tredje—sjätte styckena av förevarande paragraf.

Såsom framgår av 42 § i förevarande lagförslag kan tvist angående befordran enligt CMR i vissa fall avgöras genom skiljedom. Utländsk skiljedom kan verkställas här i riket under de förutsättningar som anges i lagen den 14 juni 1929 om utländska skiljeavtal och skiljedomar. Även enligt denna lag skall verkställighetsfrågan prövas genom ett exekvaturförfarande inför Svea hovrätt.

Enligt en alltjämt gällande lag den 19 november 1886 åligger det utländsk kärande, som vid svensk domstol väcker talan mot svensk man, att på yrkande av svaranden ställa borgen eller annan säkerhet för kostnad och skada som käranden kan bli skyldig att gälda svaranden. I femte stycket av art. 31 stadgar emellertid konventionen förbud mot att i mål rörande be-

⁸ Se nämnda lag 5 §.

⁹ NJA II 1937 s. 23 f.

fordran enligt CMR kräva säkerhet för rättegångskostnader av part, som är medborgare i konventionsstat och har hemvist eller fast driftställe i sådan stat. Genom kungörelse den 19 maj 1961 är visserligen räckvidden av 1886 års lag i hög grad begränsad; lagen är dock fortfarande tillämplig beträffande medborgare i några europeiska stater (t. ex. Sovjetunionen och vissa Balkanstater). I den mån dessa stater ansluter sig till konventionen, synes således ytterligare inskränkning i 1886 års lag bli erforderlig. Dylik inskränkning kan jämlikt 3 § i 1886 års lag ske genom Konungens förordnande. Det synes kommittén lämpligt att ifrågavarande spörsmål regleras genom en särskild kungörelse i likhet med vad som beträffande motsvarande fråga enligt CIM skedde genom kungörelsen den 17 februari 1956 angående befrielse i visst fall för främmande undersåte från skyldighet att i rättegång ställa säkerhet för kostnad och skada.

Vid utarbetandet av de i paragrafens tredje—sjätte stycken upptagna närmare föreskrifterna om exekvaturförfarandet inför Svea hovrätt har såsom förebild tjänat 4—8 §§ lagen den 3 maj 1963 i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg m. m.

Det föreslagna förfarandet har ansetts böra vara tillämpligt beträffande alla utländska domar angående befordran enligt CMR, således även sådana i Danmark, Finland, Island, Norge och Schweiz meddelade domar, vilka eljest skulle kunna verkställas enligt 1932 års nordiska verkställighetslag eller lagen den 27 mars 1936 om erkännande och verkställighet av dom som meddelats i Schweiz. Att dessa båda lagar emellertid icke skall tillämpas i nu ifrågavarande fall får anses med tillräcklig tydlighet framgå av de i anslutning till sagda lagar lämnade bestämmelserna, att genom dessa lagar ändring ej skall göras i vad eljest är stadgat om giltighet eller verkställighet i vissa fall av utländsk domstols beslut. Några föreskrifter i nämnda hänseende har kommittén följaktligen ej ansett erforderligt att upptaga i förevarande paragraf.

I paragrafens tredje stycke anges förutsättningarna för att utländsk domstols dom i tvist rörande befordran, som faller under CMR, skall kunna verkställas. I motsats till 4 § lagen i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg stadgar förevarande paragraf icke uttryckligen, att domen för att kunna verkställas här i riket skall ha meddelats av en enligt konventionen behörig domstol. Det måste emellertid enligt kommitténs uppfattning anses underförstått, att konventionens art. 31 tredje stycket endast har avseende å domstol som är behörig enligt konventionens regler. Verkställighetsprövningen torde därför böra omfatta jämväl frågan huruvida den domstol, som meddelat det ifrågavarande avgörandet, varit behörig enligt konventionens i 39 § återgivna regler.

De fyra sista styckena av paragrafen ansluter sig nära till 6—8 §§ lagen i anledning av Sveriges anslutning till de internationella fördragen angående godsbefordran å järnväg.¹⁰

Preskription

41 §.

Liksom i andra frakträttsliga sammanhang är preskriptionsregler av stor praktisk betydelse för en vägfraktförarens verksamhet. CMR upptager — närmast efter förebild av CIM¹ — sådana regler i art. 32, som återges i lagförslaget i förevarande paragraf.

Preskriptionsreglerna är tillämpliga beträffande alla fordringar, som härrör ur ett under CMR hänförligt fraktavtal. De finner således användning ej blott på ersättningskrav och dylika i konventionen reglerade spörsmål utan även på fordringar, som icke kan bestämmas med ledning av regler i konventionen.

Preskriptionsfristen är enligt huvudregeln ett år. I de fall, där anspråket grundas på ett uppsåtligt förfarande å motpartens sida eller på sådan vårdslöshet å dennes sida, som enligt lagen i den stat där talan väckts är att likställa med uppsåt, utgör dock preskriptionsfristen tre år. I överensstämmelse med 37 § i detta lagförslag användes i nu ifrågavarande paragraf uttrycket »där talan grundas på uppsåt eller grov oaktsamhet».

Utgångspunkten för preskriptionsfristen är något olika i olika fall. Sålunda skall fristen i fråga om anspråk på grund av minskning av godset eller skada därå eller på grund av dröjsmål räknas från den dag då godset utlämnades till mottagaren. Grundas anspråket på att godset gått förlorat, skall till utgångspunkt i stället tagas den dag, efter vilken godset enligt 28 § första stycket må anses som förlorat. I övriga fall börjar preskriptionsfristen löpa sedan tre månader förflutit från det fraktavtalet slöts.

Enligt uttryckligt stadgande i konventionen skall den dag, som bildar utgångspunkt för preskriptionsfristens beräkning, icke inräknas i fristen. Detta får anses överensstämma med vad som i detta avseende gäller i svensk rätt. Kommittén har därför funnit det onödigt att medtaga stadgandet i lagförslaget.

Såsom anförts i översikten över gällande svensk rätt får de allmänna reglerna om tioårig preskription anses gälla även i vägtransportförhållanden. En övergång till konventionens regler medför således en radikal förkortning av preskriptionstiden. Detta överensstämmer emellertid helt med tendensen i modern lagstiftning även i vårt land. Sålunda har i ett stort antal lagar och författningar upptagits speciella stadganden, vilka före-

¹⁰ Jfr även 9—11 §§ lagen om erkännande och verkställighet av dom som meddelats i Schweiz.

¹ CIM art. 47.

skriver korta preskriptionstider. Från transportområdet må som exempel på sådana stadganden nämnas 284 § sjölagen (i regel ettårspreskription), 3 § 6 mom. Haaglagen (ettårspreskription), 9 kap. 29 § luftfartslagen² (tvåårspreskription) och § 91 järnvägstrafikstadgan (ettårspreskription). I det för några år sedan framlagda förslaget till lag om preskription³ föreslogs beträffande bl. a. fordringar, som härrör från transport av personer eller gods, en preskriptionstid av tre år. Några betänkligheter att godtaga konventionens preskriptionsfrister kan med hänsyn till det sagda knappast finnas.

Enligt konventionen skall beträffande frågor om avbrytande av preskriptionen gälla lagen i den stat där talan anställes. Därest inför svensk domstol fråga uppkommer huruvida viss åtgärd avbrutit preskriptionen, blir denna fråga således att bedöma efter svenska preskriptionsregler. Inom speciallagstiftningen är huvudregeln att preskription endast kan avbrytas genom anhängiggörande av talan och därmed jämställda åtgärder. Denna regel torde stämma väl överens med vad som åsyftats vid konventionsarbetet. I lagförslaget har därför talans väckande angivits som enda sätt att åstadkomma preskriptionsavbrott. Med väckande av talan torde få likställas att anspråket framställles genom kvittningsyrkande i rättegång eller genom bevakning i gäldenärens konkurs. Skall tvisten enligt skiljeavtal avgöras av skiljemän, avbrytes preskriptionen genom att tillämpning av skiljeavtalet påkallas.⁴

Ehuru preskriptionen avbrytes redan genom talans väckande, d. v. s. normalt genom att stämmningsansökan inges till rätten, är det nödvändigt att talan fullföljes till ett avgörande i sak. Skulle talan återkallas eller avvisas, förfaller den preskriptionsavbrytande verkan av anhängiggörandet.⁵ Har däremot ett giltigt preskriptionsavbrott kommit till stånd, torde kravet därefter blott vara underkastat den vanliga tioårspreskriptionen.

Såsom framgått av det sagda medför ett utomprocessuellt krav icke avbrott av preskriptionen. Emellertid har ett sådant krav, förutsatt att det har skriftlig form, den verkan att preskriptionen suspenderas. Regler härom meddelas i paragrafens tredje stycke.

Suspension av preskriptionen kan i fråga om anspråk som riktas mot fraktföraren åstadkommas genom att skriftligt krav tillställs denne. Den tid som förflyter från det fraktföraren mottog det skriftliga kravet och till dess han skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar skall icke inräknas i preskriptionstiden. Medger fraktföraren fordringen delvis, anses preskriptionen avbruten beträffande denna del, och den tidigare preskriptionsfristen fortsätter således att löpa endast vad beträffar återstoden. I samband med reglerna om suspension av preskrip-

² Gäller dock endast talan om ansvarighet.

³ SOU 1957: 11.

⁴ 27 § lagen den 14 juni 1929 om skiljemän.

⁵ Rodhe, Obligationsrätt s. 685.

tionen lämnar konventionen också vissa bevisregler av innehåll att den, som påstår att krav eller svar därå mottagits eller att handlingar som varit bifogade kravet blivit återställda, har att styrka sitt påstående. Ehuru det får antagas att svenska domstolar, även om denna bevisbörderegeln ej funnes i lagen, skulle avgöra bevisbördefrågan på det sätt som här föreskrivits, synes det kommittén — med hänsyn till att institutet suspension av preskription icke är vedertaget i svensk rätt — vara anledning att i den svenska lagtexten medtaga även bevisreglerna. Har möjligheten att på angivna sätt få preskriptionen suspenderad en gång tagits i anspråk, kan ytterligare suspension ej erhållas beträffande samma fordran. Nytt krav i fråga om samma fordringsanspråk påverkar således icke beräkningen av preskriptionstid.

Enligt fjärde stycket av art. 32 får preskriberad fordran ej göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Denna regel återges i sista stycket av förevarande paragraf.

Skiljedom

42 §.

Ofta upptages i bilfraktavtal en klausul av innehåll, att uppkommande tvister skall avgöras genom skiljedom. En dylik i fraktavtalet intagen klausul tillerkännes giltighet även enligt CMR art. 33 under viss förutsättning, nämligen att den hänvisar tvistefrågan till prövning enligt CMR eller sådan lag, som överensstämmer med CMR.

I fråga om själva skiljeförfarandet torde *lex fori* vara normerande. Ett i Sverige påkallat skiljeförfarande bör således anordnas i enlighet med lagen den 14 juni 1929 om skiljemän. En inom ECE utarbetad konvention om skiljedom i internationella handelstvister,¹ till vilken Sverige ännu ej anslutit sig, kan även tänkas bli av betydelse i detta sammanhang.

Konventionen behandlar endast det fall, att tvistens hänskjutande till skiljemän förutsatts redan i fraktavtalet. Emellertid torde det icke finnas något hinder mot att tvisten, även om parterna först efter tvistefrågans uppkomst beslutar sig för skiljeförfarande, hänskjutes till avgörande av skiljemän om detta — såsom i Sverige — är tillåtet enligt *lex fori*.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

I konventionens sjätte kapitel, som omfattar art. 34—40, lämnas särskilda regler för det fall att en genom ett och samma fraktavtal överenskommen transport utföres av flera fraktförare efter varandra. Transporter som sålunda utföres av flera fraktförare med samma slags transportmedel brukar

¹ Se SvJT 1961 s. 526 f.

inom frakträtten benämnas genomgångstransporter till skillnad från s. k. kombinerade transporter, vid vilka de i den avtalade transporten ingående deltransporterna utföres med olika transportmedel. Konventionen reglerar icke de svärbemästrade problem, som uppkommer vid kombinerade transporter, utom vad angår det specialfall som behandlas i 3 § av lagförslaget.

De särskilda problem, som uppstår vid genomgångstransporter, hänför sig främst till rättsförhållandet mellan lastägaren och de fraktförare, vilka ej själva slutit fraktavtalet, ävensom till rättsförhållandet mellan de olika fraktförarna inbördes. Den förstnämnda frågan behandlas i konventionen i art. 34 och 36. Kapitlets övriga artiklar berör fraktförarnas inbördes förhållanden. Sålunda behandlar art. 35 förfarandet, då fraktföraren mottager godset från föregående fraktförare, art. 37 fraktförarens regressrätt, art. 38 verkan av betalningsskyldig fraktförarens insolvens och art. 39 vissa processuella förhållanden. Slutligen göres genom art. 40 art. 37 och 38 dispositiva.

Lagförslagets 6 kap. ansluter sig innehållsmässigt helt till motsvarande kapitel i konventionen. Även i fråga om bestämmelsernas fördelning på särskilda lagrum överensstämmer lagförslaget med konventionen, dock med det undantaget att innehållet i art. 37, 38 och 40 sammanförts till en paragraf, 46 §.

I praktiken synes genomgångstransporter hittills icke ha spelat någon mera framträdande roll inom godstrafiken på väg. Det torde emellertid vara att vänta, att genomgångstransporterna i framtiden kommer att få större betydelse.

43 §.

Varje fraktförare, som deltar i en genomgångstransport, blir enligt föresvarande paragraf ansvarig gentemot den förfogandeberättigade icke blott för den deltransport som han själv utför utan för hela befordringen. Även en fraktförare, som själv endast utför transporter inom sitt eget lands gränser, kan således bli underkastad CMR:s regler, om den ifrågavarande transporten utgör ett led i en internationell genomgångstransport.

För fraktförare, som i ordningsföljden kommer efter den förste, inträder ansvarigheten i och med att han mottager godset och fraktsedeln. Såväl det andra som det tredje exemplaret torde böra överlämnas. Ansvarighetens omfattning bestämmes av fraktsedelns innehåll. Har en fraktförare gjort åtaganden, som icke framgår av fraktsedeln, blir en senare fraktförare givetvis icke utan vidare bunden av dessa, lika litet som ett med en fraktförare träffat tilläggsavtal blir bindande för fraktförare i tidigare led.

Genom att mottaga godset och fraktsedeln får således en efterföljande fraktförare samma ställning av part i förhållande till den förfogandeberättigade som om han själv ingått det fraktavtal, som framgår av fraktsedeln. Detta innebär emellertid icke att tidigare fraktförare utträder ur partsför-

hållandet; denne eller dessa bär alljämt ansvar för hela transporten. Såsom framgår av 45 § kan emellertid direkta anspråk riktas endast mot vissa av fraktförarna.

44 §.

Ehuru var och en av de i en genomgångstransport deltagande fraktförarna svarar för hela transporten gentemot den förfogandeberättigade, är det, såsom närmare framgår av 46 §, för ansvarsförhållandena fraktförarna inbördes av betydelse att kunna fastställa, under vilken del av transporten som en ersättningsgrundande omständighet inträffat. Av bl. a. detta skäl uppställer konventionen vissa regler rörande förfarandet vid godsets överlämnande från en fraktförare till den efterföljande. Dessa regler återges i förevarande paragraf.

Som bevis för att en fraktförare mottagit godset från föregående fraktförare skall han till denne överlämna särskilt kvitto, vilket skall vara daterat samt underskrivet av den mottagande fraktföraren. Därjämte skall han teckna sitt namn och sin adress å det andra exemplaret av fraktsedeln, vilket exemplar skall åtfölja godset och slutligen överlämnas till mottagaren. I övrigt skall förfarandet gestaltas på motsvarande sätt som när den förste fraktföraren mottog godset från avsändaren. Den mottagande fraktföraren har således att kontrollera fraktsedelns uppgifter angående antalet kolli samt deras märken och nummer ävensom undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd. I den mån anledning därtill förekommer, har den mottagande fraktföraren att taga förbehåll i enlighet med vad som föreskrives i 10 § första och andra styckena. Förbehåll skall tecknas såväl å det andra fraktsedelsexemplaret som å det särskilda kvittot.

Har den mottagande fraktföraren sålunda tecknat förbehåll, t. ex. av innehåll att antalet av honom mottagna kolli understigit det i fraktsedeln uppgivna, undgår han i förhållandet till den avlämnande fraktföraren att svara för det felande. Däremot kan han icke genom att åberopa förbehållet ernå någon minskning i ansvarigheten gentemot den förfogandeberättigade.¹

Göres ej förbehåll, skall den mottagande fraktföraren i den utsträckning som framgår av 11 § presumeras ha mottagit godset i enlighet med vad fraktsedeln utvisar.

45 §.

Såsom framgår av 43 § erhåller varje i en genomgående befordran deltagande fraktförare i och med mottagandet av gods och fraktsedel ställning som part i fraktavtalet. Detta innebär dock icke, att samtliga fraktförare blir primärt ansvariga för fraktavtalets fullgörande. Konventionen uppställer nämligen vissa regler av innebörd att den förfogandeberättigade icke kan rikta sina anspråk mot vem som helst av fraktförarna.

¹Jfr dock 45 §, enligt vilken talan — frånsett visst fall — ej må väckas mot den, till vars transportsträcka realskadan eller dröjsmålet icke kan hänföras.

Dessa regler, som återges i förevarande paragraf, är tillämpliga beträffande talan om ansvarighet för realskada eller dröjsmål. Sådan talan kan i regel icke riktas mot andra fraktförare än den förste och den siste i transportkedjan samt den fraktförare, vilken hade godset om hand då den händelse inträffade som gav upphov till realskadan eller dröjsmålet.

Att talan kan riktas mot den förste fraktföraren, varmed enligt konventionen synes menas den fraktförare som slutit fraktavtalet, är naturligt och kan måhända anses följa redan av bestämmelserna i art. 3 om fraktförarens ansvar för de personer, vilka han anlitar för befordringens utförande. Genom reglerna i art. 34 och 36 fastslås emellertid uttryckligen att huvudfraktföraren är ansvarig för hela befordringen även om det i avtalet varit förutsatt att han själv skulle utföra endast en del av denna. Alternativet att talan kan riktas mot den siste fraktföraren torde vara motiverat av det förhållandet, att mottagaren därigenom ofta kan beredas möjlighet att föra rättegången i sitt eget hemland. Vad slutligen angår regeln att talan kan riktas mot den fraktförare under vars innehav av godset den händelse inträffat, som gav upphov till ersättningsskyldigheten, har framhållits att en sådan regel bidrar till att minska antalet regressanspråk fraktförarna emellan.¹

Talan rörande ersättning med anledning av realskada eller dröjsmål kan således icke anhängiggöras mot andra fraktförare än de nu nämnda. Skulle emellertid annan fraktförare själv väcka talan t. ex. med yrkande om gottgörelse för kostnader med anledning av ändrat förfogande, får han tåla att ersättningsanspråk av nyssnämnda art åberopas mot honom genstämningssvis eller kvittningsvis, förutsatt att sistnämnda anspråk härrör från samma fraktavtal som fraktförarens eget anspråk.

I sista punkten av förevarande paragraf stadgas, att talan må föras gemensamt mot flera fraktförare. Enligt 39 § är part emellertid icke skyldig att ingå i svaromål vid annan domstol än sådan som jämlikt sagda paragraf jämte kompletterande nationella forumregler är behörig att upptaga målet. Av förarbetena till konventionen² framgår att bestämmelsen om gemensam talan icke avsetts skola medföra någon utvidgning av forumreglerna. Gemensam talan är således möjlig endast i den mån det finnes en domstol, vilken enligt 39 § är rätt forum för var och en av svarandena.

Reglerna om genomgångstransporter synes emellertid i så måtto medföra en utvidgning av forumreglerna, att en fraktförare, som utfört något av mellanleden i en genomgångsbefordran, blir skyldig att svara vid domstol i stat, där den förste fraktföraren mottog godset eller där bestämmelsearten är belägen, oaktat han icke själv har någon anknytning till dessa stater.

¹ Se Buzzi-Quattrini, a. a. s. 72.

² Se den inom ECE:s Inland Transport Committee upprättade, den 6 juni 1956 dagtecknade handlingen TRANS/168—TRANS/WP 9/35, § 90.

I första stycket av förevarande paragraf — vilket stycke motsvarar konventionens art. 37 — lämnas regler om regressrätt för fraktförare, som utgivit ersättning för realskada eller dröjsmål. Vid den slutliga fördelningen av ersättningsskyldigheten mellan de olika fraktförarna har man att i första hand taga hänsyn till när den händelse inträffat, som med tillämpning av reglerna i 4 kap. ger upphov till ersättningsskyldighet. Beror ersättningsskyldigheten på en enda sådan händelse, skall den fraktförare slutligt svara för ersättningen, som hade godset om hand, då händelsen inträffade. Detta har i förslaget i nära överensstämmelse med konventionens ordalag uttryckts så, att denne fraktförare »orsakat» skadan. Samma blir givetvis förhållandet, om ersättningsskyldigheten uppkommit till följd av flera händelser men dessa alla inträffat medan samme fraktförare hade godset i sin vård. Härrör däremot ersättningsskyldigheten av flera händelser, hänförliga till olika fraktförares innehav av godset, har man att avväga, vilken andel i det totala ersättningsbeloppet var och en av dessa händelser kan anses ha, samt fördela ersättningsskyldigheten i proportion härtill. Skulle det icke vara möjligt att särskilja de olika händelsernas andel i den slutliga effekten, skall samtliga de fraktförare, under vilkas innehav av godset någon av ovannämnda händelser inträffat, taga del i ersättningsskyldigheten, envar i förhållande till sin andel av frakten. Är det ej möjligt att utreda när den ersättningsgrundande händelsen inträffat, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan de fraktförare, under vilkas innehav av godset händelsen kunnat inträffa; fördelningsgrund är även i detta fall varje ersättningsskyldig fraktförares andel av frakten.

Andra stycket av förevarande paragraf behandlar i överensstämmelse med konventionens art. 38 det fall att en fraktförare icke är i stånd att fullgöra honom ålagd ersättningsskyldighet. Vad den insolvente fraktföraren icke förmår betala skall i stället erläggas av övriga fraktförare. Dessa har att fördela bristen mellan sig i förhållande till sina andelar av frakten. Regeln torde vara att förstå så, att bristen genast skall fördelas på samtliga fraktförare, även sådana som icke är betalningsskyldiga enligt första stycket. Även om bristen skulle kunna ha uttagits av fraktförare, som enligt första stycket b) skall taga del i ersättningsskyldigheten jämte den insolvente fraktföraren, måste således också de helt »oskyldiga» fraktförarna träda till.¹

Sista stycket av paragrafen återger den i konventionens art. 40 upptagna bestämmelsen om avtalsfrihet fraktförarna emellan rörande de i paragrafen behandlade spörsmålen om regress och subsidiär betalningsskyldighet vid insolvens.

¹ Jfr Muth, Leitfaden zur CMR, s. 74. De understundom otillfredsställande följderna av en sådan tillämpning torde emellertid kunna undanröjas genom avtal enligt paragrafens tredje stycke.

47 §.

Förevarande paragraf innehåller de i konventionens art. 39 uppställda processuella reglerna för fraktförarens regressstalan mot annan fraktförare.

En reglering av mellanhavandet mellan en ersättningskrävande trafikant och den fraktförare, mot vilken anspråket riktats, blir naturligen icke utan vidare bindande för fraktförare, mot vilken anspråket därefter regressvis göres gällande. Denne kan mot regresskravet invända exempelvis, att den förste fraktföraren utgivit ersättningen utan att laglig skyldighet förelegat därtill.

Enligt första stycket av förevarande paragraf skall emellertid avseende ej fästas vid en sådan invändning, därest ersättningen bestämts av domstol efter rättegång, om vilken den presumtive regressvaranden blivit undermåttad och i vilken han beretts tillfälle att inträda.

Att avgörandet av ersättningsfrågan i målet mellan trafikanten och den förste fraktföraren utan vidare prövning skall läggas till grund för avgörandet i målet mellan denne fraktförare och regressvaranden får anses strida mot den principiella uppfattningen i svensk rätt beträffande domens rättskraft gentemot tredje man. Likväl synes konventionens reglering av förevarande spørsmål kunna godtagas utan större betänkligheter. Det är ur processekonomisk synpunkt av betydelse, att den väsentliga frågan om ersättningskyldighetens existens och omfattning kan avgöras i en enda rättegång med verkan mot samtliga intressenter. Vad beträffar hänsynen till tredje mans rättsskydd synes detta vara väl tillgodosett genom kravet på litisdenu-ntiation och den särskilt med hänsyn till tidsfaktorn viktiga bestämmelsen, att den presumtive regressvaranden skall beredas tillfälle att inträda i rättegången.

Fraktförare, som efter litisdenu-ntiation inträder i rättegång mellan annan fraktförare och ersättningskrävande trafikant inför svensk domstol, torde få ställning som självständig intervenient. Huru litisdenu-ntiationen skall tillgå synes vara att avgöra enligt *lex fori*. Vid svenska domstolar torde 14 kap. 12 och 13 §§ rättegångsbalken böra tillämpas.

Paragrafens ordalydelse, vilken i huvudsak följer konventionstexten, för närmast tankarna till ett renodlat regressfall, där fraktförare av annan fraktförare söker åter vad han faktiskt utgivit. En sådan talan underlättas givetvis av den ifrågavarande rättskraftsregeln, och det bör därför ligga i den förste fraktförarens intresse att underrätta en tilltänkt regressvarande om huvudmålet och tillse att denne erhåller rådrum att inträda i detta. Av hänvisningen till 46 § framgår emellertid, att rättskraftsregeln är tillämplig även vid fördelning av ersättningskyldigheten till följd av den förste fraktförarens insolvens. I sådana fall synes det vara huvudsakligast i den ersättningskrävandes intresse att domen blir bindande för övriga fraktförare. Han bör följaktligen själv tillse att förutsättningarna härför skapas.

I paragrafens andra stycke upptages konventionens regler om regressfo-

rum. Möjligheterna att välja forum i regressmålet är något mindre än i huvudmålet, såtillvida som endast domstolar i de stater kan komma i fråga, till vilka regressvaranden har anknytning genom belägenheten av sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Å andra sidan är valmöjligheterna i regressmålet större än i huvudmålet i så måtto, att regressvaranden har skyldighet att ingå i svaromål i viss stat icke endast om han själv på sätt nyss sagts har anknytning till denna utan även om någon annan i samma mål instämmd regressvarande har det.

Sista stycket av förevarande paragraf reglerar i överensstämmelse med tredje och fjärde styckena av konventionens art. 39 frågorna om verkställbarhet av dom angående regressanspråk enligt 46 § och om preskription av sådant anspråk. Vad angår verkställbarheten av dom i här avsedda regressmål skall gälla samma regler som enligt 40 § andra och följande stycken gäller beträffande domar i allmänhet. Likaså skall de i 41 § upptagna preskriptionsbestämmelserna äga tillämpning även på regressanspråk. Utgångspunkten för preskriptionsfristen bestämmes emellertid annorlunda än i fråga om huvudfordringen. Grundas regressanspråket på en domfäst betalningsskyldighet, löper preskriptionstiden från den dag, då beloppet av ersättningen slutligt bestämdes av domstol; eljest löper den från den dag, då betalning skedde. En dom, varigenom allenast fastslås att fraktföraren har att svara för viss skada men vari icke samtidigt ersättningen fixeras till beloppet, bildar således ej utgångspunkt för preskription. Då preskriptionstiden skall beräknas med hänsyn till att dom meddelats rörande huvudfordringen anges i lagförslaget utgångspunkten vara »den dag då beloppet . . . slutligt bestämdes . . .». Denna formulering ansluter sig till konventionstextens »du jour d'une décision de justice définitive» (the date of the final judicial decision). Härmed torde förstås den dag, då domen vann laga kraft.¹

7 KAP.

Ogiltighet av vissa överenskommelser

Konventionens kapitel VII, som reglerar i vilken omfattning konventionens regelsystem skall vara tvingande rätt, omfattar endast en artikel (art. 41). Denna motsvaras i det svenska lagförslaget av 48 §.

48 §.

Ändamålet med konventionen är att uppnå en såvitt möjligt enhetlig reglering av fraktavtalet vid internationell godstrafik på väg. Detta syfte torde

¹ Jfr den tyska översättningen av konventionstexten: Die Verjährung beginnt . . . mit dem Tage des Eintrittes der Rechtskraft eines Urteiles . . .

knappast kunna nås, med mindre de på grundval av konventionen utfärdade lagarna får karaktär av tvingande rätt. Förevarande paragraf innehåller därför att förbehåll, som innebär avvikelse från vad som stadgas i lagen, skall vara ogiltigt. Det enda undantag härifrån, som medges, utgör den i 46 § tredje stycket nämnda, fraktförarna tillkommande friheten att genom avtal reglera sin inbördes ansvarighet på annat sätt än lagen föreskriver.

Regeln om ogiltighet av förbehåll som avviker från lagens bestämmelser torde böra tolkas tämligen vidsträckt. Härför talar konventionens beskrivning av de ogiltiga förbehållen, vilka förklaras vara »toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention» (any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention).

I konventionen anges vissa förfaranden såsom »i synnerhet ogiltiga», nämligen överenskommelser om överlåtelse av rätten till utfallande försäkringsbelopp och om överflyttning av beviskyldigheten. Kommittén har ansett det vara av visst värde att i lagtexten medtaga dessa exempel på ogiltiga förbehåll. Däremot har kommittén underlåtit att till lagförslaget överföra ett avsnitt av konventionstexten, vari stadgas att förekomsten av ett ogiltigt förbehåll icke skall medföra att hela avtalet anses ogiltigt utan endast att själva förbehållet betraktas som obefintligt. Detta betraktelsesätt får nämligen anses vara så allmänt accepterat för svensk rätts del, att ett uttryckligt stadgande därom skulle vara onödigt.

Bestämmelse om lagens ikraftträdande

Inledningsvis har nämnts, att den danska lagen om internationell befordran av gods å väg redan trätt i kraft. Det nordiska samarbetet på förevarande rättsområde kräver ej någon samtidighet i fråga om den tidpunkt, då de nordiska lagarna i ämnet träder i kraft.

Med hänsyn till att lagens ikraftträdande förutsätter svensk ratifikation av konventionen, torde det vara lämpligt att det överlämnas åt Konungen att förordna angående tidpunkten för ikraftträdandet.

**Convention
on the contract for the international
carriage of goods by road
(CMR)**

Preamble

The Contracting Parties,
Having recognized the desirability of
standardizing the conditions govern-
ing the contract for the international
carriage of goods by road, particularly
with respect to the documents used for
such carriage and to the carrier's lia-
bility,

Have agreed as follows:

CHAPTER I

Scope of application

Article 1

1. This Convention shall apply to every contract for the carriage of goods by road in vehicles for reward, when the place of taking over of the goods and the place designated for delivery, as specified in the contract, are situated in two different countries, of which at least one is a Contracting country, irrespective of the place of residence and the nationality of the parties.

2. For the purposes of this Convention, "vehicles" means motor vehicles, articulated vehicles, trailers and semi-trailers as defined in article 4 of the Convention on Road Traffic dated 19 September 1949.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations.

**Convention
relative au contrat de transport interna-
tional de marchandises par route
(CMR)**

Préambule

Les Parties contractantes,
Ayant reconnu l'utilité de régler
d'une manière uniforme les conditions
du contrat de transport international de
marchandises par route, particulière-
ment en ce qui concerne les documents
utilisés pour ce transport et la respon-
sabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Article premier

1. La présente Convention s'applique à tout contrat de transport de marchandises par route à titre onéreux au moyen de véhicules, lorsque le lieu de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison, tels qu'ils sont indiqués au contrat, sont situés dans deux pays différents dont l'un au moins est un pays contractant. Il en est ainsi quels que soient le domicile et la nationalité des parties.

2. Pour l'application de la présente Convention, il faut entendre par « véhicules » les automobiles, les véhicules articulés, les remorques et les semi-remorques, tels qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales.

(Översättning)

Konvention
om fraktavtalet vid internationell gods-
befordran å väg
(CMR)

Inledning

De fördragsslutande parterna,
 vilka erkänna önskvärdheten av en-
 hetliga regler rörande villkoren i avtal
 om internationell godsbefordran å väg,
 särskilt i vad angår skriftliga handling-
 ar som brukas vid sådan befordran
 samt fraktförarens ansvarighet,

hava överenskommit följande:

KAPITEL I

Tillämpningsområde

Artikel 1

1. Denna konvention äger tillämp-
 ning å varje avtal om godsbefordran
 med fordon å väg mot vederlag, då or-
 ten för godsets mottagande till beford-
 ran och bestämmelseorten, såsom de
 angivits i avtalet, äro belägna i skilda
 stater, av vilka åtminstone den ena är
 fördragsslutande stat. Vad nu sagts gäl-
 ler oavsett parternas hemvist och na-
 tionalitet.

2. I denna konvention förstås med
 »fordon» sådana motorfordon, samman-
 satta fordon, släpfordon och påhängs-
 vagnar, som avses i artikel 4 av kon-
 ventionen den 19 september 1949 röran-
 de vägtrafik.

3. Denna konvention gäller även så-
 dana inom dess tillämpningsområde
 fallande befordringar, som utföras av
 stater eller statliga inrättningar eller or-
 ganisationer.

4. This Convention shall not apply:

(a) to carriage performed under the terms of any international postal convention;

(b) to funeral consignments;

(c) to furniture removal.

5. The Contracting Parties agree not to vary any of the provisions of this Convention by special agreements between two or more of them, except to make it inapplicable to their frontier traffic or to authorize the use in transport operations entirely confined to their territory of consignment notes representing a title to the goods.

Article 2

1. Where the vehicle containing the goods is carried over part of the journey by sea, rail, inland waterways or air, and, except where the provisions of article 14 are applicable, the goods are not unloaded from the vehicle, this Convention shall nevertheless apply to the whole of the carriage. Provided that to the extent that it is proved that any loss, damage or delay in delivery of the goods which occurs during the carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the liability of the carrier by road shall be determined by this Convention.

4. La présente Convention ne s'applique pas :

a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales,

b) aux transports funéraires,

c) aux transports de déménagement.

5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports empruntant exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

Article 2

1. Si le véhicule contenant les marchandises est transporté par mer, chemin de fer, voie navigable intérieure ou air sur une partie du parcours, sans rupture de charge sauf, éventuellement, pour l'application des dispositions de l'article 14, la présente Convention s'applique, néanmoins, pour l'ensemble du transport. Cependant, dans la mesure où il est prouvé qu'une perte, une avarie ou un retard à la livraison de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'absence de telles dispositions, la responsabilité du trans-

4. Denna konvention äger icke tillämpning

- a) å befordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran;
- b) å begravningstransporter;
- c) å befordran av flyttsaker.

5. De fördragsslutande parterna förbinda sig att icke genom särskild överenskommelse mellan två eller flera av dem avtala om annan ändring i denna konvention än som avser att från dess tillämpning undantaga gemensam gränstrafik eller att för befordran, som utslutande utföres inom deras territorier, medgiva användning av fraktsedel, som är bärare av rätt till godset.

Artikel 2

1. Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen till sjöss, med järnväg, å inlandsvattenväg eller med luftfartyg utan att godset — frånsett fall då artikel 14 är tillämplig — lossas från fordonet, äger denna konvention likväl tillämpning å befordringen i dess helhet. I den mån det styrkes, att förlust, minskning eller skada eller dröjsmål med godsets utlämnande, som inträffat medan godset befordrades på annat sätt än å väg, icke orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen på annat sätt än å väg, bestämmes vägfraktförarens ansvarighet icke enligt denna konvention utan på det sätt, varpå den andre fraktförarens ansvarighet skolat bestämmas, därest avtal slutits mellan avsändaren och sistnämnde fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med de tvingande lagregler, som gälla för befordran av gods med det ifrågavarande befordringsmedlet. Saknas sådana regler, bestämmes emellertid vägfraktförarens ansvarighet av denna konvention.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his liability shall also be determined in accordance with the provisions of paragraph 1 of this article, but as if, in his capacities as carrier by road and as carrier by the other means of transport, he were two separate persons.

CHAPTER II

Persons for whom the carrier is responsible

Article 3

For the purposes of this Convention the carrier shall be responsible for the acts and omissions of his agents and servants and of any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment, as if such acts or omissions were his own.

CHAPTER III

Conclusion and performance of the contract of carriage

Article 4

The contract of carriage shall be confirmed by the making out of a consignment note. The absence, irregularity or loss of the consignment note shall not affect the existence or the validity of the contract of carriage which shall remain subject to the provisions of this Convention.

Article 5

1. The consignment note shall be made out in three original copies signed by the sender and by the carrier. These signatures may be printed or replaced by the stamps of the sender and the carrier if the law of the country in which the consignment note has been

porteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même temps le transporteur non routier, sa responsabilité est également déterminée par le paragraphe premier comme si sa fonction de transporteur routier et sa fonction de transporteur non routier étaient exercées par deux personnes différentes.

CHAPITRE II

Personnes dont répond le transporteur

Article 3

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond, comme de ses propres actes et omissions, des actes et omissions de ses préposés et de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

CHAPITRE III

Conclusion et exécution du contrat de transport

Article 4

Le contrat de transport est constaté par une lettre de voiture. L'absence, l'irrégularité ou la perte de la lettre de voiture n'affectent ni l'existence ni la validité du contrat de transport qui reste soumis aux dispositions de la présente Convention.

Article 5

1. La lettre de voiture est établie en trois exemplaires originaux signés par l'expéditeur et par le transporteur, ces signatures pouvant être imprimées ou remplacées par les timbres de l'expéditeur et du transporteur si la législation du pays où la lettre de voiture est

2. Är vägfraktföraren tillika fraktförare med avseende å det andra befordringsmedlet, bestämmes hans ansvarighet likaledes enligt vad i första stycket sägs, dock så som om hans verksamhet som vägfraktförare och hans verksamhet som fraktförare med avseende å det andra befordringsmedlet hade utövats av två skilda personer.

KAPITEL II

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Artikel 3

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för handling eller underlåtenhet i tjänsten av sina anställda eller envar annan person, vilken han anlitar för befordringen, på samma sätt som för egen handling eller underlåtenhet.

KAPITEL III

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Artikel 4

Fraktavtalet skall bekräftas genom fraktsedel. Har fraktsedel icke upprättats, har den ej föreskrivet innehåll eller har den gått förlorad, skall detta icke inverka på frågan om avtal kommit till stånd eller är giltigt; avtalet skall ändock vara underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 5

1. Fraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar, vilka skola under-tecknas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna må vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämplor, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas tillåter detta.

made out so permits. The first copy shall be handed to the sender, the second shall accompany the goods and the third shall be retained by the carrier.

2. When the goods which are to be carried have to be loaded in different vehicles, or are of different kinds or are divided into different lots, the sender or the carrier shall have the right to require a separate consignment note to be made out for each vehicle used, or for each kind or lot of goods.

Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

(a) the date of the consignment note and the place at which it is made out;

(b) the name and address of the sender;

(c) the name and address of the carrier;

(d) the place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;

(e) the name and address of the consignee;

(f) the description in common use of the nature of the goods and the method of packing, and, in the case of dangerous goods, their generally recognized description;

(g) the number of packages and their special marks and numbers;

(h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;

(i) charges relating to the carriage (carriage charges, supplementary charges, customs duties and other charges incurred from the making of the contract to the time of delivery);

(j) the requisite instructions for Customs and other formalities;

(k) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.

établie le permet. Le premier exemplaire est remis à l'expéditeur, le deuxième accompagne la marchandise et le troisième est retenu par le transporteur.

2. Lorsque la marchandise à transporter doit être chargée dans des véhicules différents, ou lorsqu'il s'agit de différentes espèces de marchandises ou de lots distincts, l'expéditeur ou le transporteur a le droit d'exiger l'établissement d'autant de lettres de voiture qu'il doit être utilisé de véhicules ou qu'il y a d'espèces ou de lots de marchandises.

Article 6

1. La lettre de voiture doit contenir les indications suivantes :

a) le lieu et la date de son établissement,

b) le nom et l'adresse de l'expéditeur,

c) le nom et l'adresse du transporteur,

d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison,

e) le nom et l'adresse du destinataire,

f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue,

g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros,

h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise,

i) les frais afférents au transport (prix de transport, frais accessoires, droits de douane et autres frais survenant à partir de la conclusion du contrat jusqu'à la livraison),

j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres,

k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.

Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

2. Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika godsslag eller om skilda partier, äger avsändaren eller fraktföraren fordra, att skilda fraktsedlar utfärdas för varje fordon, godsslag eller parti.

Artikel 6

1. Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a) ort och dag för utfärdandet;
- b) avsändarens namn och adress;
- c) fraktförarens namn och adress;
- d) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- e) mottagarens namn och adress;
- f) gängse benämning å godsets art och förpackningssättet ävensom, i fråga om farligt gods, dess allmänt vedertagna benämning;
- g) antalet kolti, deras särskilda märken och deras nummer;
- h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;
- i) kostnader hänförliga till befordringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkomma under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
- j) erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter;
- k) meddelande att befordringen utan hinder av att annat må vara avtalat är underkastad bestämmelserna i denna konvention.

2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars:

(a) a statement that transshipment is not allowed;

(b) the charges which the sender undertakes to pay;

(c) the amount of "cash on delivery" charges;

(d) a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery;

(e) the sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods;

(f) the agreed time-limit within which the carriage is to be carried out;

(g) a list of the documents handed to the carrier.

3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.

Article 7

1. The sender shall be responsible for all expenses, loss and damage sustained by the carrier by reason of the inaccuracy or inadequacy of:

(a) the particulars specified in article 6, paragraph 1, (b), (d), (e), (f), (g), (h) and (j);

(b) the particulars specified in article 6, paragraph 2;

(c) any other particulars or instructions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.

2. If, at the request of the sender, the carrier enters in the consignment note the particulars referred to in paragraph 1 of this article, he shall be deemed, unless the contrary is proved, to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and

2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes :

a) l'interdiction de transbordement,

b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge,

c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise,

d) la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison,

e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise,

f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué,

g) la liste des documents remis au transporteur.

3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.

Article 7

1. L'expéditeur répond de tous frais et dommages que supporterait le transporteur en raison de l'inexactitude ou de l'insuffisance —

a) des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 1. b), d), e), f), g), h) et j),

b) des indications mentionnées à l'article 6, paragraphe 2,

c) de toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.

2. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur inscrit sur la lettre de voiture les mentions visées au paragraphe 1 du présent article, il est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1. k), le transporteur est responsable de tous frais et dommages

2. I förekommande fall skall fraktsedeln tillika innehålla följande uppgifter:

- a) förbud mot omlastning;
 - b) de kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
 - c) efterkravsbelopp som skall uppbäras vid godsets utlämnande;
 - d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen;
 - e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;
 - f) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord;
 - g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.
3. Parterna äga i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anse påkallade.

Artikel 7

1. Avsändaren svarar för all kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos

- a) uppgifter som nämnas i artikel 6 första stycket under b), d), e), f), g), h) och j);
- b) uppgifter som nämnas i artikel 6 andra stycket;
- c) annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar för fraktsedelns upprättande eller för att införas däri.

2. Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln infört uppgift eller anvisning som i första stycket sägs, anses han, där ej annat visas, hava handlat för avsändarens räkning.

3. Innehåller fraktsedeln ej meddelande som avses i artikel 6 första stycket under k), svarar fraktföraren för all kostnad och skada som därigenom

damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

1. On taking over the goods, the carrier shall check:

(a) the accuracy of the statements in the consignment note as to the number of packages and their marks and numbers, and

(b) the apparent condition of the goods and their packaging.

2. Where the carrier has no reasonable means of checking the accuracy of the statements referred to in paragraph 1 (a) of this article, he shall enter his reservations in the consignment note together with the grounds on which they are based. He shall likewise specify the grounds for any reservations which he makes with regard to the apparent condition of the goods and their packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be checked. The carrier shall be entitled to claim the cost of such checking. The result of the checks shall be entered in the consignment note.

Article 9

1. The consignment note shall be *prima facie* evidence of the making of the contract of carriage, the conditions of the contract and the receipt of the goods by the carrier.

2. If the consignment note contains no specific reservations by the carrier, it shall be presumed, unless the contrary is proved, that the goods and their packaging appeared to be in good condition when the carrier took them over and that the number of packages,

que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

Article 8

1. Lors de la prise en charge de la marchandise, le transporteur est tenu de vérifier —

a) l'exactitude des mentions de la lettre de voiture relatives au nombre de colis, ainsi qu'à leurs marques et numéros,

b) l'état apparent de la marchandise et de son emballage.

2. Si le transporteur n'a pas de moyens raisonnables de vérifier l'exactitude des mentions visées au paragraphe 1. a) du présent article, il inscrit sur la lettre de voiture des réserves qui doivent être motivées. Il doit de même motiver toutes les réserves qu'il fait au sujet de l'état apparent de la marchandise et de son emballage. Ces réserves n'engagent pas l'expéditeur, si celui-ci ne les a pas expressément acceptées sur la lettre de voiture.

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

Article 9

1. La lettre de voiture fait foi, jusqu'à preuve du contraire, des conditions du contrat et de la réception de la marchandise par le transporteur.

2. En l'absence d'inscription sur la lettre de voiture de réserves motivées du transporteur, il y a présomption que la marchandise et son emballage étaient en bon état apparent au moment de la prise en charge par le transporteur et que le nombre des colis, ainsi que leurs

tillskyndas den som äger förfoga över godset.

Artikel 8

1. Vid mottagandet av godset skall fraktföraren undersöka:

a) riktigheten av fraktsedelns uppgifter beträffande antalet kolli samt deras märken och nummer;

b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.

2. Kan fraktföraren icke med skäligen medel undersöka riktigheten av de i första stycket under a) nämnda uppgifterna, skall han å fraktsedeln teckna förbehåll härom och tillika angiva grunden för förbehållet. Han skall likaledes angiva grunden för varje förbehåll som han tager beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd. Sådana förbehåll gälla icke mot avsändaren, med mindre denne uttryckligen har godkänt dem å fraktsedeln.

3. Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller annorledes uttryckta mängd. Han må även fordra undersökning av kollinans innehåll. Fraktföraren äger kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen skall antecknas å fraktsedeln.

Artikel 9

1. Fraktsedeln skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

2. Har fraktföraren icke å fraktsedeln tecknat förbehåll samt angivit grunden för detta, skall där ej annat styrkes godset och dess förpackning antagas hava varit i gott synligt tillstånd, då fraktföraren mottog godset, samt antalet kolli och dessas märken och num-

their marks and numbers corresponded with the statements in the consignment note.

Article 10

The sender shall be liable to the carrier for damage to persons, equipment or other goods, and for any expenses due to defective packing of the goods, unless the defect was apparent or known to the carrier at the time when he took over the goods and he made no reservations concerning it.

Article 11

1. For the purposes of the Customs or other formalities which have to be completed before delivery of the goods, the sender shall attach the necessary documents to the consignment note or place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

2. The carrier shall not be under any duty to enquire into either the accuracy or the adequacy of such documents and information. The sender shall be liable to the carrier for any damage caused by the absence, inadequacy or irregularity of such documents and information, except in the case of some wrongful act or neglect on the part of the carrier.

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

Article 12

1. The sender has the right to dispose of the goods, in particular by asking the carrier to stop the goods in transit, to change the place at which

marques et numéros, étaient conformes aux énonciations de la lettre de voiture.

Article 10

L'expéditeur est responsable envers le transporteur des dommages aux personnes, au matériel ou à d'autres marchandises, ainsi que des frais, qui auraient pour origine la défectuosité de l'emballage de la marchandise, à moins que, la défectuosité étant apparente ou connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet.

Article 11

1. En vue de l'accomplissement des formalités de douane et autres à remplir avant la livraison de la marchandise, l'expéditeur doit joindre à la lettre de voiture ou mettre à la disposition du transporteur les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces documents et renseignements sont exacts ou suffisants. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui accompagnent celle-ci ou qui sont déposés entre ses mains; toutefois, l'indemnité à sa charge ne dépassera pas celle qui serait due en cas de perte de la marchandise.

Article 12

1. L'expéditeur a le droit de disposer de la marchandise, notamment en demandant au transporteur d'en arrêter le transport, de modifier le lieu prévu pour

mer antagas hava överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Artikel 10

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada å person, materiel eller annat gods ävensom kostnader, som uppkommit genom bristfällig förpackning av godset, utan så är att bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, då han mottog godset, och han uraktlät att taga förbehåll därom.

Artikel 11

1. För fullgörande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, vilka skola iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren, skall avsändaren foga erforderliga handlingar till fraktsedeln eller eljest ställa dem till fraktförarens förfogande samt lämna denne de upplysningar som erfordras.

2. Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar äro riktiga eller fullständiga. Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, utom då fel eller försummelse ligger fraktföraren till last.

3. Fraktföraren svarar i samma mån som en kommissionär för följderna av att de handlingar, som äro omnämnda i fraktsedeln och som åtfölja denna eller som överlämnats till honom, gå förlorade eller användas oriktigt; dock må den ersättning som han har att utgiva icke överstiga vad som skolat utgå, därest godset gått förlorat.

Artikel 12

1. Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom begäran hos fraktföraren att stoppa det under befordringen, att ändra den avsedda bestämmel-

delivery is to take place or to deliver the goods to a consignee other than the consignee indicated in the consignment note.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note is handed to the consignee or when the consignee exercises his right under article 13, paragraph 1; from that time onwards the carrier shall obey the orders of the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

4. If in exercising his right of disposal the consignee has ordered the delivery of the goods to another person, that other person shall not be entitled to name other consignees.

5. The exercise of the right of disposal shall be subject to the following conditions:

(a) that the sender or, in the case referred to in paragraph 3 of this article, the consignee who wishes to exercise the right produces the first copy of the consignment note on which the new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

(b) that the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

(c) that the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave him such instructions.

7. A carrier who has not carried out the instructions given under the con-

la livraison ou de livrer la marchandise à un destinataire différent de celui indiqué sur la lettre de voiture.

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis au destinataire ou que celui-ci fait valoir le droit prévu à l'article 13, paragraphe 1; à partir de ce moment, le transporteur doit se conformer aux ordres du destinataire.

3. Le droit de disposition appartient toutefois au destinataire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sens est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

4. Si, en exerçant son droit de disposition, le destinataire ordonne de livrer la marchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

5. L'exercice du droit de disposition est subordonné aux conditions suivantes :

a) l'expéditeur ou, dans le cas visé au paragraphe 3 du présent article, le destinataire qui veut exercer ce droit doit présenter le premier exemplaire de la lettre de voiture, sur lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommager le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;

b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exécuter et elle ne doit ni entraver l'exploitation normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux expéditeurs ou destinataires d'autres envois;

c) les instructions ne doivent jamais avoir pour effet de diviser l'envoi.

6. Lorsque, en raison des dispositions prévues au paragraphe 5. b) du présent article, le transporteur ne peut exécuter les instructions qu'il reçoit, il doit en aviser immédiatement la personne dont émanent ces instructions.

7. Le transporteur qui n'aura pas exécuté les instructions données dans

seorten eller att utlämna godset till annan mottagare än den som angivits i fraktsedeln.

2. Denna rätt upphör, då det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren eller denne gör gällande sin rätt enligt artikel 13 första stycket; från denna tidpunkt skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

3. Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprättats, såframt avsändaren infört uppgift därom i fraktsedeln.

4. Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset föreskrivit, att det skall utlämnas till annan, äger denne ej anvisa annan mottagare.

5. Förfoganderätten må utövas allenast under följande villkor:

a) att avsändaren eller, i fall som avses i tredje stycket, mottagare som vill utöva denna rätt, företer det första exemplaret av fraktsedeln, varå tecknats de nya anvisningarna till fraktföraren, samt gottgör denne för kostnad och skada som följer av deras utförande;

b) att utförandet av de nya anvisningarna är möjligt vid den tidpunkt då de nå den som skall efterkomma dem och varken hindrar den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller medför skada för avsändare eller mottagare av annan sändning;

c) att anvisningarna icke leda till delning av sändning.

6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket under b) icke efterkomma erhållen anvisning, skall han omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen.

7. Fraktförare som underlåtit att efterkomma anvisning, vilken meddelats

ditions provided for in this article, or who has carried them out without requiring the first copy of the consignment note to be produced, shall be liable to the person entitled to make a claim for any loss or damage caused thereby.

Article 13

1. After arrival of the goods at the place designated for delivery, the consignee shall be entitled to require the carrier to deliver to him, against a receipt, the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

2. The consignee who avails himself of the rights granted to him under paragraph 1 of this article shall pay the charges shown to be due on the consignment note, but in the event of dispute on this matter the carrier shall not be required to deliver the goods unless security has been furnished by the consignee.

Article 14

1. If for any reason it is or becomes impossible to carry out the contract in accordance with the terms laid down in the consignment note before the goods reach the place designated for delivery, the carrier shall ask for instructions from the person entitled to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12.

2. Nevertheless, if circumstances are such as to allow the carriage to be carried out under conditions differing from those laid down in the consignment note and if the carrier has been unable to obtain instructions in reasonable time from the person entitled

les conditions prévues au présent article ou qui se sera conformé à de telles instructions sans avoir exigé la présentation du premier exemplaire de la lettre de voiture sera responsable envers l'ayant droit du préjudice causé par ce fait.

Article 13

1. Après l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le destinataire a le droit de demander que le deuxième exemplaire de la lettre de voiture lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

2. Le destinataire qui se prévaut des droits qui lui sont accordés aux termes du paragraphe 1 du présent article est tenu de payer le montant des créances résultant de la lettre de voiture. En cas de contestation à ce sujet, le transporteur n'est obligé d'effectuer la livraison de la marchandise que si une caution lui est fournie par le destinataire.

Article 14

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impossible avant l'arrivée de la marchandise au lieu prévu pour la livraison, le transporteur est tenu de demander des instructions à la personne qui a le droit de disposer de la marchandise conformément à l'article 12.

2. Toutefois, si les circonstances permettent l'exécution du transport dans des conditions différentes de celles prévues à la lettre de voiture et si le transporteur n'a pu obtenir en temps utile les instructions de la personne qui a le droit de disposer de la marchandise

i enlighet med bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att fordra, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är ansvarig för skada som därigenom tillskyndats den som äger förfoga över godset.

Artikel 13

1. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten äger mottagaren fordra att fraktföraren mot kvitto utlämnar det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till honom. Utrönes det att godset gått förlorat eller har godset ej kommit fram vid utgången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren i eget namn göra de rättigheter som följa av fraktavtalet gällande gentemot fraktföraren.

2. Mottagare vilken gör gällande rätt som tillförsäkrats honom i första stycket av denna artikel, skall betala det belopp som framgår av fraktsedeln. I fall av tvist härvidlag är fraktföraren icke skyldig att utlämna godset, med mindre mottagaren ställer säkerhet.

Artikel 14

1. Är eller bliver det av någon orsak före godsets ankomst till den avsedda bestämmelseorten omöjligt att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln anger, skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt artikel 12 äger förfoga över godset.

2. Medgiva omständigheterna, att befordringen utföres på annat sätt än vad fraktsedeln anger, och har fraktföraren icke kunnat inom skäligen tid erhålla anvisning från den som enligt artikel 12 äger förfoga över godset, åligger det honom likväl att vidtaga de åtgärder

to dispose of the goods in accordance with the provisions of article 12, he shall take such steps as seem to him to be in the best interests of the person entitled to dispose of the goods.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

2. Even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12, paragraph 3, has given an order for the goods to be delivered to another person, paragraphs 1 and 2 of this article shall apply as if the consignee were the sender and that other person were the consignee.

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request for instructions and any expenses entailed in carrying out such instructions, unless such expenses were caused by the wrongful act or neglect of the carrier.

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the carrier may immediately unload the goods for account of the person entitled to dispose of them and thereupon the carriage shall be deemed to be at an end. The carrier shall then hold the goods on behalf of the person so entitled. He may however entrust them to a third party, and in that case he shall not be under any liability except for the exercise of reasonable care in the choice of such third party. The charges

conformément à l'article 12, il prend les mesures qui lui paraissent les meilleures dans l'intérêt de la personne ayant le droit de disposer de la marchandise.

Article 15

1. Lorsque, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, il se présente des empêchements à la livraison, le transporteur demande des instructions à l'expéditeur. Si le destinataire refuse la marchandise, l'expéditeur a le droit de disposer de celle-ci sans avoir à produire le premier exemplaire de la lettre de voiture.

2. Même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

3. Si l'empêchement à la livraison se présente après que, conformément au droit qu'il détient en vertu de l'article 12, paragraphe 3, le destinataire a donné l'ordre de livrer la marchandise à une autre personne, le destinataire est substitué à l'expéditeur, et cette autre personne au destinataire, pour l'application des paragraphes 1 et 2 ci-dessus.

Article 16

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui cause sa demande d'instructions, ou qu'entraîne pour lui l'exécution des instructions reçues, à moins que ces frais ne soient la conséquence de sa faute.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé terminé. Le transporteur assume alors la garde de la marchandise. Il peut toutefois confier la marchandise à un tiers et n'est alors responsable que du choix judicieux de ce tiers. La marchandise reste grevée des créances résultant de la lettre de voiture et de tous autres frais.

som synas honom bäst tillgodose den-
nes intresse.

Artikel 15

1. Förekommer efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att taga emot godset, äger avsändaren förfoga över detta utan att förete det första exemplaret av fraktsedeln.

2. Mottagaren äger, ändå att han vägrat mottaga godset, påfordra dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning från avsändaren.

3. Uppstår hinder för utlämnandet efter det att mottagaren med begagnande av sin rätt enligt artikel 12 tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpningen av första och andra styckena av förevarande artikel mottagaren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Artikel 16

1. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad, som han haft för att inhämta anvisning eller att efterkomma mottagen anvisning, såframt kostnaden icke härrör av fel eller försummelse å hans sida.

2. I fall som avses i artikel 14 första stycket eller artikel 15 äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som äger förfoga däröver; efter lossningen skall befordringen anses avslutad. Fraktföraren skall därefter förvara godset på dennes vägnar. Han äger dock anförtro godset åt tredje man och svarar i sådant fall allenast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset häftar alltjämt för de belopp som fraktsedeln utvisar samt för varje annan kostnad.

due under the consignment note and all other expenses shall remain chargeable against the goods.

3. The carrier may sell the goods, without awaiting instructions from the person entitled to dispose of them, if the goods are perishable or their condition warrants such a course, or when the storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

4. If the goods have been sold pursuant to this article, the proceeds of sale, after deduction of the expenses chargeable against the goods, shall be placed at the disposal of the person entitled to dispose of the goods. If these charges exceed the proceeds of sale, the carrier shall be entitled to the difference.

5. The procedure in the case of sale shall be determined by the law or custom of the place where the goods are situated.

CHAPTER IV

Liability of the carrier

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total or partial loss of the goods and for damage thereto occurring between the time when he takes over the goods and the time of delivery, as well as for any delay in delivery.

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or neglect of the claimant, by the instructions of the claimant given otherwise than as the result of a wrongful act or neglect on the part of the carrier, by inherent vice of the goods or through circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent.

3. Le transporteur peut faire procéder à la vente de la marchandise sans attendre d'instructions de l'ayant droit lorsque la nature périssable ou l'état de la marchandise le justifie ou lorsque les frais de garde sont hors de proportion avec la valeur de la marchandise. Dans les autres cas, il peut également faire procéder à la vente lorsque, dans un délai raisonnable, il n'a pas reçu de l'ayant droit d'instructions contraires dont l'exécution puisse équitablement être exigée.

4. Si la marchandise a été vendue en application du présent article, le produit de la vente doit être mis à la disposition de l'ayant droit, déduction faite des frais grevant la marchandise. Si ces frais sont supérieures au produit de la vente, le transporteur a droit à la différence.

5. La façon de procéder en cas de vente est déterminée par la loi ou les usages du lieu où se trouve la marchandise.

CHAPITRE IV

Responsabilité du transporteur

Article 17

1. Le transporteur est responsable de la perte totale ou partielle, ou de l'avarie, qui se produit entre le moment de la prise en charge de la marchandise et celui de la livraison, ainsi que du retard à la livraison.

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause une faute de l'ayant droit, un ordre de celui-ci ne résultant pas d'une faute du transporteur, un vice propre de la marchandise, ou des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

3. Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga över det, såframt det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Han äger jämväl eljest sälja godset, därest han icke inom skälig tid från den som äger förfoga däröver erhållit annan anvisning, som han skäligen må anses pliktig att efterkomma.

4. Har godset sålts med tillämpning av denna artikel, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvila godset tillställas den som ägde förfoga över godset. Överstiga dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

5. Förfarandet vid försäljning bestämmes av lag eller sedvana å den ort, där godset finnes.

KAPITEL IV

Fraktförarens ansvarighet

Artikel 17

1. Fraktföraren är ansvarig för förlust eller minskning av godset samt skada därå, som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande, så ock för dröjsmål med utlämnandet.

2. Fraktföraren är likväldig fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats av fel eller försummelse av den som äger förfoga över godset, av anvisning från denne som icke föranletts av fel eller försummelse å fraktförarens sida, av godsets egen beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följder han icke kunnat förebygga.

3. The carrier shall not be relieved of liability by reason of the defective condition of the vehicle used by him in order to perform the carriage, or by reason of the wrongful act or neglect of the person from whom he may have hired the vehicle or of the agents or servants of the latter.

4. Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances:

(a) Use of open unsheeted vehicles, when their use has been expressly agreed and specified in the consignment note;

(b) the lack of, or defective condition of packing in the case of goods which, by their nature, are liable to wastage or to be damaged when not packed or when not properly packed;

(c) handling, loading, stowage or unloading of the goods by the sender, the consignee or persons acting on behalf of the sender or the consignee;

(d) the nature of certain kinds of goods which particularly exposes them to total or partial loss or to damage, especially through breakage, rust, decay, desiccation, leakage, normal wastage, or the action of moth or vermin;

(e) insufficiency or inadequacy of marks or numbers on the packages;

(f) the carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or delay, he shall only be liable to the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

3. Le transporteur ne peut exciper, pour se décharger de sa responsabilité, ni des défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

4. Compte tenu de l'article 18, paragraphes 2 à 5, le transporteur est déchargé de sa responsabilité lorsque la perte ou l'avarie résulte des risques particuliers inhérents à l'un des faits suivants ou à plusieurs d'entre eux :

a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

b) absence ou défaut de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

c) manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;

e) insuffisance ou imperfection des marques ou des numéros de colis;

f) transport d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

3. Fraktföraren må icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han må hava lejt fordonet, eller dennes folk.

4. Under de förutsättningar som angivas i artikel 18 andra till femte styckena är fraktföraren fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen eller skadan härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning av öppet fordon utan presenning, då detta transportsätt uttryckligen avtalats och angivits i fraktsedeln;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för minskning eller skada, då det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset av avsändaren, mottagaren eller person, som handlar för enderas räkning;

d) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods, vilken medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare.

e) ofullständiga eller felaktiga märken eller nummer å kollina;

f) befordran av levande djur.

5. Är fraktföraren jämlikt denna artikel icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning vari förhållanden, för vilka han jämlikt denna artikel är ansvarig, medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Article 18

1. The burden of proving that loss, damage or delay was due to one of the causes specified in article 17, paragraph 2, shall rest upon the carrier.

2. When the carrier establishes that in the circumstances of the case, the loss or damage could be attributed to one or more of the special risks referred to in article 17, paragraph 4, it shall be presumed that it was so caused. The claimant shall however be entitled to prove that the loss or damage was not, in fact, attributable either wholly or partly to one of these risks.

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4(a), if there has been an abnormal shortage, or a loss of any package.

4. If the carriage is performed in vehicles specially equipped to protect the goods from the effects of heat, cold, variations in temperature or the humidity of the air, the carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(d), unless he proves that all steps incumbent on him in the circumstances with respect to the choice, maintenance and use of such equipment were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

5. The carrier shall not be entitled to claim the benefit of article 17, paragraph 4(f), unless he proves that all steps normally incumbent on him in the circumstances were taken and that he complied with any special instructions issued to him.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of

Article 18

1. La preuve que la perte, l'avarie ou le retard a eu pour cause un des faits prévus à l'article 17, paragraphe 2, incombe au transporteur.

2. Lorsque le transporteur établit que, eu égard aux circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus à l'article 17, paragraphe 4, il y a présomption qu'elle en résulte. L'ayant droit peut toutefois faire la preuve que le dommage n'a pas eu l'un de ces risques pour cause totale ou partielle.

3. La présomption visée ci-dessus n'est pas applicable dans le cas prévu à l'article 17, paragraphe 4. a), s'il y a manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

4. Si le transport est effectué au moyen d'un véhicule aménagé en vue de soustraire les marchandises à l'influence de la chaleur, du froid, des variations de température ou de l'humidité de l'air, le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4. d), que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant, compte tenu des circonstances, ont été prises en ce qui concerne le choix, l'entretien et l'emploi de ces aménagements et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

5. Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de l'article 17, paragraphe 4. f), que s'il fournit la preuve que toutes les mesures lui incombant normalement, compte tenu des circonstances, ont été prises et qu'il s'est conformé aux instructions spéciales qui ont pu lui être données.

Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps

Artikel 18

1. Bevisskyldigheten för att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats av förhållande som sägs i artikel 17 andra stycket åvilar fraktföraren.

2. Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av en eller flera av de särskilda faror som nämnas i artikel 17 fjärde stycket, skall den antagas härröra därav. Motparten äger dock föra bevisning om att förlusten, minskningen eller skadan i verkligheten varken helt eller delvis är att tillskriva sådan fara.

3. Antagande enligt föregående stycke må icke göras i fall som avses i artikel 17 fjärde stycket under a), därest fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av hela kollin.

4. Sker befordringen med fordon, utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot inverkan av värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren icke till befrielse från ansvarighet åberopa stadgandet i artikel 17 fjärde stycket under d), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvila honom i fråga om valet, underhållet och användningen av anordningen samt att han följt de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

5. Fraktföraren äger icke till befrielse från ansvarighet åberopa stadgandet i artikel 17 fjärde stycket under f), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvila honom samt att han följt de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

Artikel 19

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, då godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, där särskild tid ej avtalats, då den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna, vid dellast särskilt med beaktande av den tid som kräves för att i

partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

Article 20

1. The fact that goods have not been delivered within thirty days following the expiry of the agreed time-limit, or, if there is no agreed time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall be notified immediately should the goods be recovered in the course of the year following the payment of compensation. He shall be given a written acknowledgment of such request.

3. Within the thirty days following receipt of such notification, the person entitled as aforesaid may require the goods to be delivered to him against payment of the charges shown to be due on the consignment note and also against refund of the compensation he received less any charges included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

4. In the absence of the request mentioned in paragraph 2 or of any instructions given within the period of thirty days specified in paragraph 3, or if the goods are not recovered until more than one year after the payment of compensation, the carrier shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

Article 21

Should the goods have been delivered to the consignee without collection of

voulu pour assembler un chargement complet dans des conditions normales, le temps qu'il est raisonnable d'allouer à des transporteurs diligents.

Article 20

1. L'ayant droit peut, sans avoir à fournir d'autres preuves, considérer la marchandise comme perdue quand elle n'a pas été livrée dans les trente jours qui suivent l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans les soixante jours qui suivent la prise en charge de la marchandise par le transporteur.

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à être avisé immédiatement dans le cas où la marchandise serait retrouvée au cours de l'année qui suivra le paiement de l'indemnité. Il lui est donné par écrit acte de cette demande.

3. Dans les trente jours qui suivent la réception de cet avis, l'ayant droit peut exiger que la marchandise lui soit livrée contre paiement des créances résultant de la lettre de voiture et contre restitution de l'indemnité qu'il a reçue, déduction faite éventuellement des frais qui auraient été compris dans cette indemnité, et sous réserve de tous droits à l'indemnité pour retard à la livraison prévue à l'article 23 et, s'il y a lieu, à l'article 26.

4. A défaut soit de la demande prévue au paragraphe 2, soit d'instructions données dans le délai de trente jours prévu au paragraphe 3, ou encore si la marchandise n'a été retrouvée que plus d'un an après le paiement de l'indemnité, le transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du rem-

sedvanlig ordning samla full last, skä-
ligen bör medgivas en omsorgsfull frakt-
förare.

Artikel 20

1. Den som äger förfoga över godset
må, utan att behöva förebringa annan
bevisning därför, betrakta godset som
förlorat, om det icke utlämnats inom
trettio dagar efter utgången av avtalad
tid eller, där särskild tid ej avtalats,
inom sextio dagar från det fraktföra-
ren mottog godset till befordran.

2. Den som äger förfoga över godset
må, då han mottager gottgörelse för att
det gått förlorat, tillika skriftligen be-
gära att omedelbart bliva underrättad i
händelse godset skulle komma tillrätta
inom loppet av ett år från det ersätt-
ningen utbetalades. Skriftlig bekräftelse
på att sådan begäran framställts skall
lämnas honom.

3. Inom trettio dagar från det han er-
hållit underrättelse som nu sagts må
den som äger förfoga över godset på-
fordra, att godset utlämnas till honom
mot att han erlägger de belopp som på-
förts det i fraktsedeln och återbetalar
den gottgörelse han uppburit, minskad
med den kostnadsersättning som må ha-
va inräknats däri, men utan inskränk-
ning i den rätt till gottgörelse för dröjs-
mål med utlämnandet som han må hava
enligt artikel 23 och, i förekommande
fall, artikel 26.

4. Framställes ej begäran som sägs i
andra stycket eller lämnas icke någon
anvisning inom den i tredje stycket
nämnda trettiodagarsfristen eller kom-
mer godset icke tillrätta förrän mer än
ett år förflutit från det ersättningen ut-
betalades, äger fraktföraren förfoga över
godset i överensstämmelse med lagen å
den ort, där godset finnes.

Artikel 21

Har godset utlämnats till mottagaren
utan uttagande av efterkrav, som frakt-

the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

2. Goods of a dangerous nature which, in the circumstances referred to in paragraph 1 of this article, the carrier did not know were dangerous, may, at any time or place, be unloaded, destroyed or rendered harmless by the carrier without compensation; further, the sender shall be liable for all expenses, loss or damage arising out of their handing over for carriage or of their carriage.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of goods, such compensation shall be calculated by reference to the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage.

2. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price or, if there is no such price, according to the current market price or, if there is no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

boursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

2. Les marchandises dangereuses qui n'auraient pas été connues comme telles par le transporteur dans les conditions prévues au paragraphe 1 du présent article, peuvent à tout moment et en tout lieu être déchargées, détruites ou rendues inoffensives par le transporteur, et ce sans aucune indemnité; l'expéditeur est en outre responsable de tous frais et dommages résultant de leur remise au transport ou de leur transport.

Article 23

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de la marchandise est mise à la charge du transporteur, cette indemnité est calculée d'après la valeur de la marchandise au lieu et à l'époque de la prise en charge.

2. La valeur de la marchandise est déterminée d'après le cours en bourse ou, à défaut, d'après le prix courant sur le marché ou, à défaut de l'un et de l'autre, d'après la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

föraren skolat uppbära enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att gottgöra avsändaren intill efterkravets belopp, fraktföraren dock obetaget att söka sitt åter av mottagaren.

Artikel 22

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren, skall han underrätta denne om farans särskilda art och, om nödvändigt, angiva de försiktighetsmått som skola vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

2. Gods av farlig beskaffenhet, om var farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket av denna artikel, må när som helst och var som helst lossas, förstöras eller oskadliggöras av fraktföraren utan ersättningskyldighet; avsändaren är vidare ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller dess befordran.

Artikel 23

1. Är fraktföraren på grund av bestämmelserna i denna konvention skyldig utgiva ersättning för förlust eller minskning av gods, skall ersättningen beräknas efter godsets värde å den ort och vid den tid, godset mottogs till befordran.

2. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, där sådant saknas, efter marknadspriset eller, då båda dessa pris saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

3. Compensation shall not, however, exceed 25 francs per kilogram of gross weight short. "Franc" means the gold franc weighing 10/31 of a gramme and being of millesimal fineness 900.

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

(a) if the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;

(b) if part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

Article 25

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser —

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

3. Ersättningen må dock icke överstiga 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås guldfranc med en vikt av 10/31 gram och 0,900 finhet.

4. Härutöver skola frakt, tullavgifter och andra utlägg med anledning av befordringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada skall icke ersättas.

5. Vid dröjsmål skall fraktföraren, om den berättigade visar att skada uppkommit därav, ersätta skadan, dock högst med fraktens belopp.

6. Högre ersättning må fordras allenast där godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits i enlighet med artiklarna 24 och 26.

Artikel 24

Avsändaren äger mot erläggande av den tilläggsavgift, som må avtalas, i fraktsedeln uppgiva högre värde å godset än som motsvarar den i artikel 23 tredje stycket angivna gränsen, och i sådant fall gäller det uppgivna värdet i stället såsom gräns.

Artikel 25

1. Vid skada å godset skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med artikel 23, första, andra och fjärde styckena bestämda värdet av godset.

2. Ersättningen må dock icke överstiga:

a) om hela sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle hava utgått om sändningen gått förlorad;

b) om blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle hava utgått, om denna del gått förlorad.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

Article 27

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

Article 28

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

Article 28

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article

Artikel 26

1. Avsändaren äger genom anteckning i fraktsedeln och mot erläggande av den tilläggsavgift, som må avtalas, fastställa ett belopp, som motsvarar det särskilda intresset av riktigt utlämnande i händelse godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides.

2. Har särskilt leveransintresse uppgivits, må oberoende av ersättning som sägs i artiklarna 23, 24 och 25 gottgörelse fordras för den ytterligare skada, som visis hava uppkommit, intill beloppet av det uppgivna intresset.

Artikel 27

1. Den till ersättning berättigade äger fordra ränta å ersättningsbeloppet. Räntan, beräknad efter fem procent om året, löper från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, om sådant anspråk icke framställts, från den dag då talan väcktes.

2. Är belopp som ligger till grund för beräkningen av ersättningen icke uttryckt i myntslaget i den stat, där betalning kräves, skall omräkning göras efter kursen den dag och på den ort betalning av ersättningen sker.

Artikel 28

1. Kan enligt tillämplig lag förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran vilken är underkastad denna konvention, giva upphov till anspråk på annan grund än avtal, äger fraktföraren åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluta hans ansvarighet eller angiva eller begränsa ersättningsens storlek.

2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål mot person, för vilken fraktföraren svarar

of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

Article 29

1. The carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this chapter which exclude or limit his liability or which shift the burden of proof if the damage was caused by his wilful misconduct or by such default on his part as, in accordance with the law of the court or tribunal seized of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct.

2. The same provision shall apply if the wilful misconduct or default is committed by the agents or servants of the carrier or by any other persons of whose services he makes use for the performance of the carriage, when such agents, servants or other persons are acting within the scope of their employment. Furthermore, in such a case such agents, servants or other persons shall not be entitled to avail themselves, with regard to their personal liability, of the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

CHAPTER V

Claims and actions

Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In

3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

Article 29

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

CHAPITRE V

Réclamations et actions

Article 30

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit

enligt artikel 3, äger även denne åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluta fraktförarens ansvarighet eller angiva eller begränsa ersättnings storlek.

Artikel 29

1. Fraktföraren äger icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel, vilka utesluta eller begränsa hans ansvarighet eller innebära överflyttning av bevis-skyldigheten, därest han orsakat skadan uppsåtligen eller sådan vårdslöshet ligger honom till last, som enligt lagen i den stat där talan väckts likställes med uppsåt.

2. Vad nu sagts skall ock gälla där uppsåtet eller vårdslösheten ådagalagts i tjänsten av någon som är anställd hos fraktföraren eller envar annan person, vilken denne anlitar för befordringen. I sådant fall må den anställda eller medhjälparen ej heller i avseeende å sin personliga ansvarighet åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka nämnts i första stycket.

KAPITEL V

Anmärkningar och väckande av talan

Artikel 30

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att hava gemensamt med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att senast vid utlämnandet, då fråga är om synlig förlust, minskning eller skada, eller inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, då fråga är om förlust, minskning eller skada, som icke var synlig, hava till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av förlustens, minskningens eller skadans art, skall han, där ej annat styrkes, antagas hava mottagit godset i det tillstånd som

the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this Article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory

(a) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated, and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article

dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

Article 31

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel —

a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article

angivits i fraktsedeln. I fråga om förlust, minskning eller skada, som ej var synlig, skall anmärkningen göras skriftligen.

2. Hava mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, må bevisning föras mot vad därvid fastställts allenast då fråga är om förlust, minskning eller skada, som icke var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, från dagen för undersökningen.

3. Ersättning på grund av dröjsmål må utgå allenast såframt skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjuguen dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

4. Vid beräkning av de tidsfrister som avses i denna artikel medräknas icke den dag då godset utlämnades eller, i förekommande fall, den dag då det blev undersökt eller ställdes till mottagarens förfogande.

5. Fraktföraren och mottagaren äro skyldiga att i skälig omfattning underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar.

Artikel 31

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention må väckas, förutom vid varje genom överenskommelse mellan parterna utsedd domstol i fördragsslutande stat, vid domstol i stat, inom vars område

a) svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, eller

b) den ort, där godset mottogs av fraktföraren, eller bestämmelseorten är belägen,

2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt

an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a claim a judgment has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

Article 32

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful mis-

une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

Article 32

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court —

det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av dylik domstol, må ny talan icke väckas mellan samma parter angående samma sak, med mindre avgörandet av den domstol, vid vilken den första talan väcktes, icke kan verkställas i den stat där den nya talan anställles.

3. Sedan avgörande, som meddelats av domstol i fördragsslutande stat i tvist som avses i första stycket av denna artikel, blivit verkställbart i den staten, skall det även anses verkställbart i var och en av övriga fördragsslutande stater, så snart i vederbörande stat gällande formföreskrifter blivit uppfyllda. Dylika formföreskrifter må ej innefatta möjlighet till omprövning av själva saken.

4. Bestämmelserna i tredje stycket av denna artikel äga tillämpning å domar, meddelade efter förhandling, tredsdomar och av domstol stadfästade förlikningar men icke å domar, som blott äro interimistiskt verkställbara, eller avgöranden, varigenom käreande, som helt eller delvis tappat målet, ålagts att på grund härav utgiva skadestånd utöver rättegångskostnaden.

5. Säkerhet för kostnad må i rättegång med anledning av befordran enligt denna konvention icke fordras av medborgare i fördragsslutande stat, som har hemvist eller idkar rörelse med fast driftställe i sådan stat.

Artikel 32

1. Talan rörande befordran som omfattas av denna konvention skall väckas inom ett år. Grundas talan på uppsåt eller sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där talan föres likställes med uppsåt, skall dock en frist om tre år gälla. Tiden för talans väckande löper:

conduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

(a) in the case of partial loss, damage or delay in delivery, from the date of delivery;

(b) in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) in all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

Article 33

The contract of carriage may contain a clause conferring competence on an arbitration tribunal if the clause conferring competence on the tribunal provides that the tribunal shall apply this Convention.

a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard, à partir du jour où la marchandise a été livrée;

b) dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Article 33

Le contrat de transport peut contenir une clause attribuant compétence à un tribunal arbitral à condition que cette clause prévoie que le tribunal arbitral appliquera la présente Convention.

a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren;

b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, där särskild tid ej avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran;

c) i annat fall från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalets slöts.

Den dag, från vilken tid för talans väckande löper, medräknas icke i tiden.

2. Skriftligt krav medför uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medgives kravet delvis, börjar tiden för talans väckande att ånyo löpa allenast med avseende å den del av kravet som kvarstår såsom tvistig. Bevisskyldigheten för att krav eller svar därå mottagits eller att handlingar återställts åvilar den som påstår sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i tiden för talans väckande.

3. Såvitt annat ej följer av bestämmelserna i andra stycket, skall beträffande uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, gälla lagen i den stat, där talan anställes. Samma lag skall gälla beträffande avbrott i preskription.

4. Preskriberad fordran må ej göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

Artikel 33

Fraktavtalet må innehålla bestämmelse om att tvist skall avgöras av skiljemän, därest denna bestämmelse föreskriver att skiljemännen skola tillämpa denna konvention.

CHAPTER VI

Provisions relating to carriage performed
by successive carriers*Article 34*

If carriage governed by a single contract is performed by successive road carriers, each of them shall be responsible for the performance of the whole operation, the second carrier and each succeeding carrier becoming a party to the contract of carriage, under the terms of the consignment note, by reason of his acceptance of the goods and the consignment note.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of

CHAPITRE VI

Dispositions relatives au transport
effectué par transporteurs successifs*Article 34*

Si un transport régi par un contrat unique est exécuté par des transporteurs routiers successifs, chacun de ceux-ci assume la responsabilité de l'exécution du transport total, le second transporteur et chacun des transporteurs suivants devenant, de par leur acceptation de la marchandise et de la lettre de voiture, parties au contrat, aux conditions de la lettre de voiture.

Article 35

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, paragraphe 2.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

Article 36

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard; l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

Article 37

Le transporteur qui a payé une indemnité en vertu des dispositions de la

KAPITEL VI

Bestämmelser om befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

Artikel 34

Utföres befordran på grund av ett och samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för utförandet av befordringen i dess helhet; den andre fraktföraren och envar av de följande inträder genom att mottaga godset och fraktsedeln såsom part i fraktavtalet på de villkor som angivas i fraktsedeln.

Artikel 35

1. Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto. Han skall teckna sitt namn och sin adress å det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning därtill skall han såväl å nämnda exemplar som å kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

2. Bestämmelserna i artikel 9 skola äga tillämpning å förhållandet mellan fraktförare, som utföra befordran efter varandra.

Artikel 36

Utom i fråga om genkärsmål eller yrkande om kvittning i rättegång om fordran grundad på samma fraktavtal må talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål föras allenast mot den förste eller den siste fraktföraren eller den fraktförare som utförde den del av befordringen, varunder den händelse inträffade som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet; talan må samtidigt föras mot flera av dessa fraktförare.

Artikel 37

Fraktförare, som utbetalat ersättning i enlighet med bestämmelserna i denna

this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) the carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

(b) when the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) if it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

Article 38

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

Article 39

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned

présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

c) si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b), entre tous les transporteurs.

Article 38

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

Article 39

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège princi-

konvention, äger söka ersättningen åter, jämte ränta och gottgörelse för kostnader, av övriga fraktförare som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

a) fraktförare, som är ansvarig för skadan, skall slutligt stå för hela ersättningen, antingen denna utbetalats av honom själv eller av annan fraktförare;

b) är skadan att hänföra till två eller flera fraktförares verksamhet, skall envar av dem stå för så mycket av ersättningen som motsvarar hans ansvarighet; är det icke möjligt att bestämma fraktförarnas inbördes ansvarighet, skall varje fraktförare taga del i ersättningen i förhållande till den andel av frakten som tillkommer honom;

c) kan det icke utredas, till vilka fraktförare ansvarigheten är att hänföra, skall ersättningsskyldigheten fördelas mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

Artikel 38

Är någon av fraktförarna på obestånd, skall den andel som faller på honom och som han ej betalat delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Artikel 39

1. Fraktförare, mot vilken krav framställles med stöd av artiklarna 37 och 38, äger icke göra gällande att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala vad han utgivit, såframt detta belopp fastställts av domstol och den förstnämnde fraktföraren blivit behörigen underrättad om rättegången och beretts tillfälle att inträda däri.

2. Vill fraktförare föra talan om regress, skall talan väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan riktas, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den fi-

is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

Article 40

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

CHAPTER VII

Nullity of stipulations contrary to the Convention

Article 41

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

pal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

Article 40

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

CHAPITRE VII

Nullité des stipulations contraires à la Convention

Article 41

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

lial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan må väckas vid samma domstol mot samtliga dessa fraktförare.

3. Bestämmelserna i artikel 31 tredje och fjärde styckena äga motsvarande tillämpning å avgöranden i mål angående regressanspråk enligt artiklarna 37 och 38.

4. Bestämmelserna i artikel 32 skola äga motsvarande tillämpning beträffande regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionsfristen löper dock antingen från den dag, då avgörande om den ersättning, som skall utgå enligt bestämmelserna i denna konvention, vann laga kraft eller, om sådant avgörande ej föreligger, från den dag då betalning skedde.

Artikel 40

Fraktförare äga sig emellan avtala om avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 37 och 38.

KAPITEL VII

Ogiltighet av avtalsvillkor som strida mot konventionen

Artikel 41

1. Där ej annat följer av vad som stadgas i artikel 40 är varje avtalsvillkor, som direkt eller indirekt avviker från bestämmelserna i denna konvention, ogiltigt. Ogiltigheten av sådant avtalsvillkor medför icke ogiltighet av avtalet i övrigt.

2. I synnerhet äro villkor ogiltiga, som innebära överlåtelse å fraktföraren av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller som hava liknande innebörd eller som innebära överflyttning av bevisskyldigheten.

CHAPTER VIII

Final provisions

Article 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying

CHAPITRE VIII

Dispositions finales

Article 42

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

Article 44

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par

KAPITEL VIII

Slutbestämmelser

Artikel 42

1. Denna konvention står öppen för undertecknande eller anslutning av stater, som äro medlemmar av ekonomiska kommissionen för Europa, och stater, som äro berättigade att såsom rådgivande deltaga i kommissionens arbete i enlighet med åttonde stycket av kommissionens direktiv.

2. Stater, som må deltaga i viss del av den av ekonomiska kommissionen för Europa bedrivna verksamheten i enlighet med elfte stycket av kommissionens direktiv, kunna bliva fördragsslutande parter i denna konvention genom att ansluta sig därtill, sedan den trätt i kraft.

3. Konventionen skall stå öppen för undertecknande till och med den 31 augusti 1956. Därefter skall den stå öppen för anslutning.

4. Denna konvention skall ratificeras.

5. Ratifikation eller anslutning sker genom att instrument därom deponeras hos Förenta Nationernas generalsekretärare.

Artikel 43

1. Denna konvention träder i kraft på nittionde dagen efter det att fem av de stater som avses i artikel 42 första stycket hava deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

2. För stat, som ratificerar fördraget eller ansluter sig därtill sedan fem stater deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, träder konventionen i kraft på nittionde dagen efter det att den staten har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

Artikel 44

1. Fördragsslutande part äger uppsäga denna konvention genom notifika-

the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

Article 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

Article 46

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of

notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

Article 45

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

Article 46

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.

Article 47

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra

tion till Förenta Nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägning får verkan tolv månader efter den dag, då generalsekreteraren mottog notifikation därom.

Artikel 45

Om efter det konventionen trätt i kraft antalet fördragsslutande parter på grund av uppsägningar nedgår under fem, skall konventionen upphöra att gälla från den dag, då den sista av uppsägningarna får verkan.

Artikel 46

1. Varje stat äger att vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom notifikation till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara, att denna konvention skall vara tillämplig inom alla de territorier, för vilkas internationella angelägenheter den staten svarar, eller inom visst sådant territorium. Konventionen blir gällande för varje i notifikationen nämnt territorium från nittionde dagen efter det att generalsekreteraren mottagit notifikationen eller, om konventionen då ännu ej trätt i kraft, från dagen för dess ikraftträdande.

2. Stat, som i enlighet med första stycket avgivit förklaring, varigenom konventionen blir gällande för territorium, för vars internationella angelägenheter den staten svarar, äger enligt vad som stadgas i artikel 44 uppsäga konventionen särskilt såvitt angår detta territorium.

Artikel 47

Varje tvist mellan två eller flera fördragsslutande parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, vilken parterna ej kunna biläggas genom underhandlingar eller annorledes, må på begäran av någon av de

the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 48

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

Article 49

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together

être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Article 48

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise.

Article 49

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de revision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi

berörda fördragsslutande parterna hän-
skjutas till avgörande av Internationella
domstolen.

Artikel 48

1. Fördragsslutande part må vid un-
dertecknandet eller ratificeringen av
denna konvention eller vid anslutning-
en till den förklara, att den icke anser
sig bunden av artikel 47 i konventio-
nen. Andra fördragsslutande parter äro
icke bundna av artikel 47 i förhållan-
de till fördragsslutande part som gjort
sådan förbehåll.

2. Fördragsslutande part som gjort
förbehåll enligt första stycket äger att
när som helst återtaga förbehållet ge-
nom notifikation till Förenta Nationer-
nas generalsekreterare.

3. Annat förbehåll till denna konven-
tion är icke tillåtet.

Artikel 49

1. Sedan denna konvention varit i
kraft i tre år, må envar fördragsslutan-
de part genom notifikation till Förenta
Nationernas generalsekreterare begära
att en konferens sammankallas för re-
vision av konventionen. Generalsekre-
teraren skall underrätta alla fördrags-
slutande parter om denna framställning
och sammankalla en revisionskonfe-
rens, förutsatt att, inom fyra månader
från dagen för underrättelsen från ho-
nom, minst en fjärdedel av de fördrags-
slutande parterna meddela honom att de
samtycka till framställningen.

2. Därest en konferens sammankal-
las enligt föregående stycke, skall gene-
ralsekreteraren underrätta alla för-
dragsslutande parter därom och anmo-
da dem att inom tre månader framlä-
ga de förslag de önska behandlade av
konferensen. Generalsekreteraren skall
senast tre månader före den dag, då
konferensen skall öppnas, meddela
samtliga fördragsslutande parter en pre-

with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

Article 50

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

(a) ratifications and accessions under article 42;

(b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;

(c) denunciations under article 44;

(d) the termination of this Convention in accordance with article 45;

(e) notifications received in accordance with article 46;

(f) declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

Article 51

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42.

Article 50

Outre les notifications prévues à l'article 49, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42, —

a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42,

b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43,

c) les dénonciations en vertu de l'article 44,

d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45,

e) les notifications reçues conformément à l'article 46,

f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.

Article 51

Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 42.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

Fait à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

liminär dagordning för konferensen ävensom texten till framlagda förslag.

3. Generalsekreteraren skall till varje konferens, som sammankallas enligt denna artikel, inbjuda alla de stater, som avses i artikel 42 första stycket, ävensom stater, vilka blivit fördragsslutande parter i enlighet med artikel 42 andra stycket.

Artikel 50

Utöver de underrättelser, som nämnts i artikel 49, skall Förenta Nationernas generalsekreterare lämna de stater, som avses i artikel 42 första stycket, ävensom de stater, vilka blivit fördragsslutande parter i enlighet med artikel 42 andra stycket, underrättelse angående:

- a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 42;
- b) de dagar då detta fördrag träder i kraft enligt artikel 43;
- c) uppsägningar enligt artikel 44;
- d) konventionens upphörande enligt artikel 45;
- e) notifikationer som mottagits enligt artikel 46;
- f) förklaringar och notifikationer som mottagits enligt artikel 48 första och andra styckena.

Artikel 51

Efter den 31 augusti 1956 skall originalexemplaret av denna konvention deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som översänder bestyrkta avskrifter därav till varje stat, som avses i artikel 42 första och andra styckena.

Till bekräftelse härav hava undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

Som skedde i Genève den nittonde maj nittonhundrafemtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äga lika vitsord.

Protocol of signature

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. *Ad article 1, paragraph 4.*

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus des déclarations et précisions suivantes :

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

2. *Ad article premier, paragraphe 4.*

Les soussignés s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Signaturprotokoll

Vid undertecknandet av konventionen angående frakttavtalet vid internationell godsbefordran å väg hava undertecknade, med vederbörligt bemyndigande, överenskommit om följande förklaring och precisering:

1. Denna konvention skall icke äga tillämpning å befordran mellan Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland samt Republiken Irland.

2. Till artikel 1 fjärde stycket.

Undertecknade förbinda sig att ingå i underhandlingar för att uppnå överenskommelser angående avtal om befordran av flyttsaker samt om sammansatt befordran.

Till bekräftelse härav hava undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Genève den nittonde maj nittonhundrafemtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äga lika vitsord.

(Svensk text)

(Dansk text)

Förslag till lag om internationell befordran av gods å väg

Lov om fragtaftaler ved international vejtransport

1 KAP.

KAPITEL I

Lagens tillämpningsområde

Lovens område m. v.

1 §.

§ 1.

Denna lag gäller sådan befordran av gods med fordon å väg, som utföres mot vederlag och som enligt fraktavtalet skall ske mellan ort inom riket och ort inom främmande stat eller mellan orter inom skilda främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran å väg. Lagen skall dock icke äga tillämpning, såframt jämlikt allmänna rättsgrundsatser annan fördragsstats lag skall gälla.

Denne lov gælder for aftaler om vejtransport af gods med køretøj mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene har tiltrådt den i Genève den 19. maj 1956 undertegnede konvention om fragtaftaler ved international godsbe-
fordring ad landevej.

Bestämmelserna i denna lag äga icke tillämpning å postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Stk. 2. Loven gælder ikke for befordringer, der omfattes af internationale postkonventioner, begravelsestransporter og befordring af flyttegods.

(Jfr 48 §.)

Konungen äger förordna, att befordran av gods i lokal gränstrafik helt eller delvis skall vara undantagen från bestämmelserna i denna lag.

Stk. 3. Aftaler, som fraviger lovens bestemmelser, herunder aftaler om, at retten til forsikringsbeløb overlades fragtføreren, eller om ændring af bevisbyrden, er ugyldige, bortset fra hvad der følger af § 46, stk. 3.

2 §.

Med fordon förstås i denna lag motorfordon och släpfordon.

§ 2.

Ved køretøjer forstås i denne lov motorkøretøjer samt påhængsvogne og sættevogne hertil, jfr. art. 4 i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949.

3 §.

Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg utan att därunder godset lossas från fordonet av annan anledning än som avses i 19 §, är denna lag likväl tillämplig å befordringen i dess helhet.

§ 3.

Befordres et køretøj med påæsset gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 19, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

(Norsk text)

Utkast til lov om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg

KAPITEL I

Omfang m. v.

§ 1.

Denne lov gjelder godsbefordring med kjøretøy på veg mellom flere stater når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktavtalen skal skje til eller fra Norge eller mellom fremmede stater, hvorav minst den ene har sluttet seg til den konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg, som 19. mai 1956 ble undertegnet i Genève. Loven kommer likevel ikke til anvendelse dersom det følger av alminnelige rettsgrunnsetninger at loven i annen konvensjonsstat skal gjelde.

Loven gjelder ikke postbefordring eller befordring av lik eller flyttegods.

(Jfr § 48.)

Kongen kan bestemme at befordring av gods i lokal grensetrafikk helt eller delvis skal være unntatt fra reglene i denne lov.

§ 2.

Med kjøretøy menes motorkjøretøy, tilhenger, påhengsvogn eller annet kjøretøy som er koblet til motorkjøretøy.

§ 3.

Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen med fartøy, jernbane eller luftfartøy uten at godset leses av kjøretøyet av annen grunn enn omhandlet i § 19, får denne lov likevel anvendelse på befordringen i dens helhet.

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under en i första stycket avsedd del av befordringen, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa allenast under och på grund av befordringen annorledes än å väg, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas som vore han den andre fraktföraren och enligt de för sådana befordran i lag givna regler, vilka skola tillämpas ändå att annat avtalats. Saknas regler som nyss sagts, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

4 §.

Begår någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, fel eller försummelse i tjänsten, är fraktföraren ansvarig därför som om han själv begått felet eller försummelsen.

3 KAP.

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

5 §.

Fraktavtal skall bekräftas genom upprättande av fraktsedel.

Är fraktsedel ej utfärdad, har den ej föreskrivet innehåll eller har den förkommit, skall avtalet ändock gälla och vara underkastat bestämmelserna i denna lag.

6 §.

Fraktsedeln skall upprättas i tre original exemplar, som skola underskrivas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna må vara tryckta eller ersättas med stämpel, såframt ej, i fråga

Stk. 2. Godtgøres det, at bortkomst, beskädigelse eller forsinkelse, som er sket under befordringen med skib, jernbane eller luftfartøj, ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med disse befordringsmidler, afgøres landevejsfragtførerens ansvar dog efter de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Findes der ikke sådanne ufravigelige regler, afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter denne lov.

KAPITEL II

Fragtførerens ansvar for andre

§ 4.

Fragtføreren er ansvarlig for handlinger og undladelser i tjenesten af personer, der er ansat hos ham, eller andre, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

KAPITEL III

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse

Oprettelse af fragtbrev

§ 5.

Fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev.

Stk. 2. Aftalen er dog gyldig og underkastet denne lov, selv om fragtbrev ikke er oprettet, eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

§ 6.

Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer og underskrives af afsenderen og fragtføreren. Disse underskrifter kan trykkes eller erstattes af stempler, for så vidt ikke andet følger

Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse, som er skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes vegfraktføreren, men en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes dog vegfraktføreren ansvar etter de lover og regler som gjelder for befordring av gods med det annet befordringsmiddel for så vidt disse regler ikke kan fravikes ved avtale. Finnes ikke slike ufravikelige lover og regler, bestemmes vegfraktføreren ansvar etter denne lov.

KAPITEL II

Fraktføreren ansvar for andre

§ 4.

Fraktføreren svarer for handling eller unnlatelse i tjenesten av hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen, som om handlingen eller unnlatelsen var hans egen.

KAPITEL III

Avslutning og oppfyllelse av fraktavtale

Utferdigelse av fraktbrev

§ 5.

Fraktavtalen skall bekreftes ved fraktbrev.

Avtalen er gyldig og undergitt denne lov selv om fraktbrev ikke er utferdiget eller det ikke har det foreskrevne innhold eller er kommet bort.

§ 6.

Fraktbrevet utferdiges i tre originaleksemplarer og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Disse underskrifter kan være trykt eller erstattes med stempel for så vidt ikke annet følger av

om fraktsedel upprättad utom riket, annat följer av lagen i den stat där fraktsedeln upprättats. Det första exemplaret av fraktsedeln skall överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller om skilda partier, äger såväl avsändaren som fraktföraren fordra, att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

Fraktsedelns innehåll

7 §.

Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

- a) ort och dag för utfärdandet;
- b) avsändarens namn och adress;
- c) fraktförarens namn och adress;
- d) ort och dag för godsets mottagande till befordran ävensom bestämmelseorten;
- e) mottagarens namn och adress;
- f) gängse benämning å godsets art och förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;
- g) antalet kolli samt deras särskilda märken och nummer;
- h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;
- i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter ävensom andra kostnader som uppkomma under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;
- j) anvisningar som erfordras för att tull- och andra offentliga föreskrifter må kunna fullgöras; samt
- k) meddelande att befordringen utan hinder av att annat må vara avtalat är underkastad den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

8 §.

I förekommande fall skall fraktsedeln tillika innehålla följande:

af loven i den stat, hvor fragtbrevet oprettes. Det første eksemplar overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholder fragtføreren.

Stk. 2. Skal godset læsses på flere køretøjer, eller drejer det sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan både afsenderen og fragtføreren fordrø særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, hver slags gods eller hvert parti.

Fragtbrevets indhold

§ 7.

Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger m. v.:

- a) sted og dag for oprettelsen,
- b) afsenderens navn og adresse,
- c) fragtførerens navn og adresse,
- d) sted og dag for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet,
- e) modtagerens navn og adresse,
- f) den sædvanlige betegnelse for godsets art og indpakningsmåde, ved farligt gods den almindeligt anerkendte betegnelse,
- g) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre,
- h) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde,
- i) omkostninger i forbindelse med befordringen, såsom fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen,
- j) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter,
- k) erklæring om, at befordringen, selv om andet er aftalt, er underkastet den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

§ 8.

Fragtbrevet skal i påkommende tilfælde tillige indeholde følgende oplysninger m. v.:

loven i det land der fraktbrevet utferdiges. Det første eksemplar leveres av senderen, det annet følger godset og det tredje beholdes av fraktføreren.

Skal godset lastes på flere kjøretøyer, eller dreier det seg om forskjellige godslag eller atskilte partier, kan både avsenderen og fraktføreren kreve utferdiget særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

Fraktbrevets innhold

§ 7.

Fraktbrevet skal inneholde følgende opplysninger:

- a) sted og dag for utferdigelsen;
- b) avsenderens navn og adresse;
- c) fraktførerens navn og adresse;
- d) sted og dag for overtagelsen av godset og bestemmelsesstedet;
- e) mottagerens navn og adresse;
- f) den vanlige betegnelse på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse;
- g) antall kolti, deres særskilte merker og nummer;
- h) godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte;
- i) omkostninger i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggsomkostninger, tollavgifter og andre omkostninger som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen);
- j) nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter;
- k) erklæring om at befordringen selv om annet er avtalt, er undergitt den i § 1 nevnte konvensjon eller lov som er i samsvar med denne konvensjon.

§ 8.

I forekommende tilfelle skal fraktbrevet også gi opplysning om

- a) förbud mot omlastning;
- b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
- c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras vid godsets utlämnande;
- d) enligt 30 § uppgivet värde å godset ävensom belopp vilket motsvarar i 33 § angivet särskilt intresse av riktig utlämnande;
- e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;
- f) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord; samt
- g) förteckning å handlingar som lämnats till fraktföraren.

Parterna äga i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anse påkallade.

Ansvarighet för fraktsedelns innehåll

9 §.

Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos uppgift som avses i 7 § under b), d)—h) eller j) eller 8 § första stycket eller hos annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar angående fraktsedelns upprättande eller innehåll.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln infört uppgift eller anvisning som i första stycket sägs, anses han, där ej annat styrkes, hava handlat för avsändarens räkning.

Innehåller fraktsedeln ej meddelande som avses i 7 § under k), svarar fraktföraren för kostnad och skada som därigenom åsamkas den som äger förfoga över godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

10 §.

Det åligger fraktföraren att då han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kolli samt deras mär-

- a) förbud mod omläsning,
- b) omkostningar, som afsenderen påtager sig att betale,
- c) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen,
- d) godsets angivne værdi og det beløb, som en særlig interesse i afleveringen udgør, jfr. §§ 30 og 33,
- e) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset,
- f) en tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført,
- g) en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til fragtførerens rådighed.

Stk. 2. I fragtbrevet kan i øvrigt anføres andre oplysninger og angivelser, som parterne måtte finde formålstjenlige.

Ansvar for fragtbrevets indhold

§ 9.

Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragtføreren som følge af, at de i § 7, litra b, d-h og j, og § 8, stk. 1, nævnte oplysninger samt andre oplysninger eller anvisninger, som afsenderen giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige.

Stk. 2. Har fragtføreren på afsenderens begæring i fragtbrevet indført oplysninger eller anvisninger som nævnt i stk. 1, anses han, hvis ikke andet godtgøres, for at have handlet på afsenderens vegne.

Stk. 3. Indeholder fragtbrevet ikke den i § 7, litra k, nævnte erklæring, er fragtføreren ansvarlig for omkostninger og skade, som herved påføres den, der er berettiget til godset.

Fragtførerens undersøgelsespligt

§ 10.

Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren undersøge, om fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre er rigtige. Kan dette

- a) forbud mot omlasting;
 - b) de omkostninger avsenderen påtar seg å betale;
 - c) etterkravsbeløp som skal innkreves ved utleveringen;
 - d) angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør, jfr. §§ 30 og 33;
 - e) avsenderens forholdsordrer til fraktføreren om forsikring av godset;
 - f) avtalt tidsfrist for fullførelsen av befordringen;
 - g) fortegnelse over de dokumenter som er stillet til fraktførerens rådighet.
- Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

Ansvar for fraktbrevets innhold

§ 9.

Avsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som fraktføreren påføres ved at opplysninger og forholdsordrer som nevnt i § 7 bokstav b, d—h eller j eller § 8 første ledd eller andre opplysninger eller forholdsordrer som avsenderen gir angående fraktbrevets utferdigelse eller innhold, er uriktige eller ufullstendige.

Har fraktføreren på avsenderens begjæring ført inn i fraktbrevet opplysning eller forholdsordre som nevnt i første ledd, anses han for å ha gjort det på vegne av avsenderen om ikke annet godtgjøres.

Inneholder ikke fraktbrevet erklæring som nevnt i § 7 bokstav k, er fraktføreren ansvarlig for omkostninger og skade som derved påføres den som har rett til godset.

Fraktførerens undersøkelsesplikt

§ 10.

Ved overtagelsen av godset skal fraktføreren forvise seg om at opplysningene i fraktbrevet om stykketall, merker og nummer er riktige. Kan dette ikke

ken och nummer. Kan han icke med skäligen medel göra detta, skall han å fraktsedelns teckna förbehåll härom med angivande av grunden för förbehållet.

Då fraktföraren mottager godset till befordran, är han tillika pliktig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt, om han önskar göra förbehåll härutinnan, med angivande av grunden därtill teckna förbehållet å fraktsedelns.

Förbehåll som avses i första eller andra stycket gäller icke mot avsändaren, med mindre det uttryckligen godkänts av denne å fraktsedelns.

Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller annorledes uttryckta mängd samt vad kollina innehålla. Fraktföraren har rätt att fordra ersättning för kostnaden för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen skall antecknas å fraktsedelns.

Fraktsedelns bevisverkan

11 §.

Fraktsedelns skall, där ej annat styrkes, gälla såsom bevis om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

Har fraktföraren icke med angivande av grunden tecknat förbehåll å fraktsedelns, skall där ej annat styrkes godset och förpackningen antagas hava varit i gott synligt tillstånd, då godset av fraktföraren mottogs till befordran, samt antalet kolli jämte deras märken och nummer hava överensstämt med uppgifterna i fraktsedelns.

Bristfällig förpackning

12 §.

Avsändaren är ansvarig gentemot fraktföraren för skada å person, fordon, utrustning eller annat gods samt för kostnad, såframt skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning, utan så är att bristfälligheten var synlig eller känd för

icke göres med rimelige midler, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

Stk. 2. Fragtføreren skal endvidere undersøge godsets og dets indpaknings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom i fragtbrevet.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

Stk. 4. Afsenderen kan mod at betale omkostningerne derved fordre, at fragtføreren forvisser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og om kollienes indhold. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

Fragtbrevets beviskraft

§ 11.

Fragtbrevet gælder, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

Stk. 2. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages det, hvis ikke andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god stand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

Mangelfuld indpakning af godset

§ 12.

Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, når skaden eller omkostningerne skyldes mangelfuld indpakning af godset. Var mangelen synlig eller kendt af fragtføreren, da han overtog godset,

med rimelige midler gjøres, skal han føre grunnlagt forbehold inn i fraktbrevet.

Fraktføreren skal også undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og i tilfelle grunnlagt de forbehold han tar inn i fraktbrevet.

Forbehold som nevnt i første og annet ledd binder ikke avsenderen med mindre han uttrykkelig har godkjent dem i fraktbrevet.

Mot å dekke omkostningene kan avsenderen kreve at fraktføreren undersøker sendingens innhold, bruttovekt eller på annen måte uttrykt mengde. Resultatet av undersøkelsen føres inn i fraktbrevet.

Fraktbrevets beviskraft

§ 11.

Hvis ikke annet godtgjøres, gjelder fraktbrevet som bevis for avtalevilkårene og for fraktførerens overtagelse av godset.

Har fraktføreren ikke tatt grunnlagt forbehold i fraktbrevet, antas det når ikke annet godtgjøres, at godset og dets pakning fremtrådte i god stand da fraktføreren overtok det, og at antall kolli, deres merker og nummer svarte til opplysningene i fraktbrevet.

Mangelfull pakning av godset

§ 12.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade på person, materiell eller annet gods og for omkostninger når skaden eller omkostningene skyldes mangelfull pakning av godset. Dette gjelder ikke dersom mangelen var synlig eller kjent av fraktføreren da han

fraktföraren, då han mottog godset till befördran, och han uraktlåt att göra förbehåll därom.

Farligt gods

13 §.

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, åligger det honom att noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, där så kräves, om de försiktighetsmått som skola vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde noggrann kännedom om arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

Hade fraktföraren icke kännedom om godsets farliga beskaffenhet enligt vad i första stycket sägs, äger han när som helst och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan skyldighet att ersätta skadan. Avsändaren är skyldig att gottgöra kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befördran.

Handlingar som skola ställas till fraktförarens förfogande

14 §.

För fullgörande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, vilka skola iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren, skall avsändaren till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och lämna honom de upplysningar som erfordras.

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, utan så är att fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är icke pliktig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar äro riktiga eller fullständiga.

Går handling som är omnämnd i fraktsedeln och som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes

gælder dette dog kun, såfremt han tog forbehold herom.

Farligt gods

§ 13.

Overgives farligt gods til befordring, skal afsenderen give fragtføreren nøjagtig oplysning om, hvori faren består, og om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Er sådan oplysning ikke indført i fragtbrevet, påhviler det afsenderen eller modtageren på anden måde at godtgøre, at fragtføreren havde nøje kendskab til beskaffenheden af den fare, som befordringen af godset medførte.

Stk. 2. Havde fragtføreren ikke kendskab til godsets farlige egenskaber som anført i stk. 1, kan han når som helst og hvor som helt aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset uden pligt til at svare erstatning. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følge af, at godset er overgivet til befordring.

Dokumenter, der skal stilles til fragtførerens rådighed

§ 14.

Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godsets aflevering til modtageren, skal afsenderen stille de nødvendige dokumenter til fragtførerens rådighed og meddele ham de oplysninger, som fordrer dertil.

Stk. 2. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at sådanne dokumenter eller oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre skaden skyldes fragtførerens fejl eller forsømmelse. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge, om dokumenterne og oplysningerne er rigtige og fuldstændige.

Stk. 3. Fragtføreren er ansvarlig for følgerne af bortkomst og missbrug af de

overtok godset uten at han tok forbehold.

Farlig gods

§ 13.

Overgis farlig gods til befordring, skal avsenderen gi fraktføreren nøyaktig opplysning om hvori faren består og om nødvendig om hvilke forsiktighetsregler som må følges. Er slik opplysning ikke tatt inn i fraktbrevet, påhviler det avsenderen eller mottageren på annen måte å godtgjøre at fraktføreren nøyte har kjent arten av den fare som befordringen av godset medførte.

Hadde fraktføreren ikke kjennskap til godsets farlige egenskaper som anført i første ledd, kan han når som helst og hvor som helst lesse av, ødelegge eller uskadeliggjøre det uten plikt til å svare erstatning. Avsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følger av at godset er overlevert eller befordres.

Dokumenter som skal stilles til fraktføreren rådighet

§ 14.

Til oppfyllelse av tollbestemmelser og andre offentlige forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset, skal avsenderen stille de nødvendige dokumenter til rådighet for fraktføreren og ellers skaffe ham de opplysninger som trenges.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som måtte følge av at slike dokumenter eller opplysninger mangler eller er ufullstendige eller uriktige, med mindre skade skyldes fraktføreren feil eller forsømmelse. Fraktføreren plikter ikke å undersøke om dokumentene og opplysningene er riktige og fullstendige.

Fraktføreren er ansvarlig for følgene av tap eller misbruk av de dokumenter som ifølge fraktbrevet er stillet til hans

den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommande skada, såframt han ej förmår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke härör av fel eller försummelse å hans sida. Ersättningen må dock icke överstiga vad som skolat utgå, därest godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

§ 15.

Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom begäran hos fraktföraren att stoppa det under befordringen, att ändra bestämmelseorten eller att utlämna det till annan än den i fraktsedeln angivne mottagaren.

Rätten att förfoga över godset går över till mottagaren, då det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till denne eller denne gör gällande den rätt som tillkommer honom jämlikt 18 § första stycket.

Förfoganderätten tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprätsats, såframt avsändaren infört uppgift därom i fraktsedeln.

Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset föreskrivit, att det skall utlämnas till annan, äger denne ej i sin tur anvisa annan mottagare.

§ 16.

Vill avsändaren eller, i fall som avses i 15 § tredje stycket, mottagaren utöva sin rätt att förfoga över godset, skall han förete det första exemplaret av fraktsedeln, varå tecknats de nya anvisningarna till fraktföraren, samt gottgöra denne för kostnad och skada till följd av deras utförande.

Fraktföraren är icke pliktig att efterkomma mottagen anvisning som ej kan utföras, då den når den som har att följa anvisningen, eller som skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning, men fraktföraren

dokumenter, som ifölge fragtbrevet er stillet til hans rådighed, medmindre han godtgør, at bortkomsten eller misbruget ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

Retten til at råde over godset under befordringen

§ 15.

Afsenderen har ret til at råde over godset, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestemmelsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den i fragtbrevet angivne.

Stk. 2. Denne ret går over til modtageren, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til denne, eller han gør brug af sin ret efter § 18, stk. 1.

Stk. 3. Retten til at råde over godset tilkommer dog modtageren fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet.

Stk. 4. Har modtageren under udøvelsen af sin ret til at råde over godset påbudt dette afleveret til en anden, kan denne ikke anvise andre modtagere.

§ 16.

Vil afsenderen eller i det i § 15, stk. 3, nævnte tilfælde modtageren udøve sin ret til at råde over godset, skal han forevise det første eksemplar af fragtbrevet, i hvilket de nye anvisninger til fragtføreren skal være indført, og holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af disse anvisninger.

Stk. 2. Fragtføreren er ikke pliktig at efterkomme de modtagne anvisninger, hvis deres udførelse ikke er mulig på det tidspunkt, da de når den, som skal udføre dem, eller vil hindre den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller være til skade for afsendere

rådighet, med mindre han godtgjør at tapet eller misbruket ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløp som skulle betales om godset var gått tapt.

Råderett over godset under befordringen

§ 15.

Avsenderen har rett til å råde over godset, særlig ved å be fraktføreren om å stanse godset underveis, forandre bestemmelsessted eller utlevere godset til en annen mottager enn angitt i fraktbrevet.

Råderetten går over på mottageren når han får overlevert det annet eksemplar av fraktbrevet eller gjør bruk av sin rett etter § 18 første ledd.

Retten til å råde over godset tilkommer likevel mottageren allerede fra det tidspunkt da fraktbrev utferdiges dersom avsenderen gir påskrift om dette i fraktbrevet.

Har mottageren under utøvelse av råderetten påbudt godset utlevert til en annen, kan denne ikke oppnevne andre mottagere.

§ 16.

Vil avsenderen eller, i tilfelle som nevnt i § 15 tredje ledd, mottageren utøve sin rett til å råde over godset, må han fremlegge det første eksemplar av fraktbrevet, påført de nye forholdsordrer, samt godtgjøre fraktføreren for omkostninger og skade ved iverksettingen av disse.

Fraktføreren plikter ikke å etterkomme mottatt forholdsordre hvis iverksetting ikke er mulig på det tidspunkt ordren når den som skal sette den i verk, eller vil hindre den normale utøvelse av fraktførerens virksomhet eller være til skade for avsendere eller mottagere av andre sendinger. Fraktføreren skal

skall omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen om att han ej kan efterkomma denna.

Leder anvisning till att sändning delas, är fraktföraren ej heller pliktig att efterkomma den.

17 §.

Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han jämlikt 15 och 16 §§ har att ställa sig till efterrättelse, eller efterkommer han sådan anvisning utan att fordra, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den som äger förfoga över godset.

Godsets utlämning

18 §.

Sedan godset kommit fram till bestämelseorten äger mottagaren av fraktföraren mot kvitto utfå det andra exemplaret av fraktsedeln ävensom godset. Utrönes att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 §, äger mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som härflyta ur befodringsavtalet.

Mottagare, som gör gällande honom i första stycket tillförsäkrad rätt, skall erlägga betalning enligt fraktsedeln. Uppkommer tvist härom, är fraktföraren icke skyldig att utlämna godset, med mindre mottagaren ställer säkerhet.

Hinder för befodrings utförande

19 §.

Föreligger eller uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjlighet att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln angiver, skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt 15 § äger förfoga över godset.

Medgiva omständigheterna, att befodrings utföres på annat sätt än

eller modtagare af andre sendinger. Fragtføreren skal straks underrette den, som har givet ham anvisningerne, om, at han ikke kan efterkomme dem.

Stk. 3. Fragtføreren er ej heller pligtig at efterkomme anvisninger, som medfører deling af sendingen.

§ 17.

Undlader fragtføreren at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 15 og 16, eller retter han sig efter sådanne anvisninger uden at fordre det første eksemplar af fragtbrevet forevist, er han ansvarlig for skade, som forvoldes den berettigede herved.

Godsets aflevering

§ 18.

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, har modtageren ret til hos fragtføreren mod kvittering at fordre det andet eksemplar af fragtbrevet og godset afleveret. Fastsås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i § 27 nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre rettighederne efter fragtaftalen gældende.

Stk. 2. Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed.

Hindringer for befodrings udførelse

§ 19.

Er eller bliver det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umuligt at opfylde fragtaftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, skal fragtføreren indhente anvisninger fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset.

Stk. 2. Er det muligt at udføre befod-

straks underrette den som har gitt forholdsordren, om at han ikke kan etterkomme den.

Fraktføreren plikter heller ikke å etterkomme forholdsordre som medfører deling av sendingen.

§ 17.

Unnlater fraktføreren å etterkomme forholdsordre som han etter §§ 15 og 16 plikter å følge, eller etterkommer han slik ordre uten å kreve fremlagt det første eksemplar av fraktbrevet, er han ansvarlig for skade som derved voldes den som har rett til godset.

Godsets utlevering

§ 18.

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottageren kreve at fraktføreren mot kvittering utleverer ham det annet eksemplar av fraktbrevet og godset. Fastslås det at godset er gått tapt, eller er det ikke kommet fram ved utløpet av den frist som er nevnt i § 27, kan mottageren i eget navn gjøre gjeldende de rettigheter som følger av fraktavtalen.

Mottager som gjør bruk av sin rett etter første ledd, skal betale det beløp som skyldes etter fraktbrevet. Oppstår tvist om dette, plikter fraktføreren ikke å utlevere godset med mindre mottageren stiller sikkerhet.

Hindringer for befordringens gjennomføring

§ 19.

Er eller blir det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umulig å oppfylle avtalen i samsvar med fraktbrevets bestemmelser, skal fraktføreren innhente forholdsordre hos den som etter § 15 kan råde over godset.

Hvis befordringen kan utføres på annen måte enn fastsatt i fraktbrevet, og

vad fraktsedelns angiver, och har fraktföraren icke kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som äger förfoga över godset, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synas honom bäst tillgodose dennes intresse.

Hinder för utlämningen

20 §.

Förekommer efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att mottaga godset, äger avsändaren förfoga över detta utan att förete det första exemplaret av fraktsedelns.

Mottagaren äger, ändå att han vägrat mottaga godset, påfordra dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning från avsändaren.

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 15 § tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena i denna paragraf mottagaren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader

21 §.

Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad, vilken han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 19 eller 20 §, utan så är att kostnaden härrör av fel eller försummelse å hans sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

22 §.

I fall som avses i 19 § första stycket eller 20 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som äger förfoga däröver. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att taga vård om godset å hans vägnar. Fraktföraren äger dock anför-

ringen på anden måde end fastsat i fragtbrevet, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få anvisninger fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset, skal han træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

Hindringer for afleveringen

§ 20.

Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente anvisninger fra afsenderen. Afviser modtageren godset, har afsenderen ret til at råde over det uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet.

Stk. 2. Selv om modtageren har afvist godset, kan han dog fordre det afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget anden anvisning fra afsenderen.

Stk. 3. Opstår der hindringer for afleveringen, efter at modtageren i henhold til § 15, stk. 3, har påbudt godset afleveret til en anden, skal ved anvendelsen af stk. 1 og 2 modtageren anses som afsender og den anden som modtager.

Omkostningerne ved anvisninger

§ 21.

Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente og udføre anvisninger som nævnt i §§ 19 og 20 dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side.

Fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset

§ 22.

I de i § 19, stk. 1, og § 20 nævnte tilfælde kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigedes regning. Befordringen anses dermed for afsluttet, men fragtføreren skal forvare godset på den berettigedes vegne. Han kan dog betro godset til en tredjemand og er i

fraktføreren ikke innen rimelig tid har kunnet få forholdsordre fra den som etter § 15 kan råde over godset, skal han treffe de tiltak som han finner best stemmer med dennes interesser.

Hindringer for utlevering

§ 20.

Foreligger det etter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hinder for utlevering, skal fraktføreren innhente forholdsordre fra avsenderen. Nekte mottageren å ta imot godset, kan avsenderen råde over det uten å fremlegge det første eksemplar av fraktbrevet.

Selv om mottageren har nektet å ta imot godset, kan han kreve det utlevert så lenge fraktføreren ikke har mottatt annen forholdsordre fra avsenderen.

Oppstår hinder for utlevering etter at mottageren i medhold av § 15 tredje ledd har påbudt godset utlevert til en annen, skal ved anvendelsen av første og annet ledd mottageren anses som avsender og den annen som mottager.

Omkostninger ved forholdsordre

§ 21.

Fraktføreren kan kreve dekket de omkostninger han har hatt ved innhenting og iverksetting av forholdsordre som nevnt i §§ 19 og 20 hvis de ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side.

Fraktførerens plikt til å dra omsorg for godset

§ 22.

I tilfelle som nevnt i § 19 første ledd og § 20 kan fraktføreren straks lesse av godset for regning av den som har råderetten over det. Befordringen skal dermed anses avsluttet, men fraktføreren plikter å ta vare på godset på hans vegne. Fraktføreren kan likevel over-

tro godset i tredje mans vård och svarar i sådant fall allenast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Rätt att innehålla godset till säkerhet för kostnader som framgå av fraktsedeln eller som eljest åvila godset påverkas icke härav.

23 §.

Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga däröver, såframt det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess vård icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren äger jämväl eljest sälja godset, där-est han icke inom skäligen tid från den som äger förfoga däröver erhållit annan anvisning, som han skäligen må anses pliktig att efterkomma.

Försäljning av gods, som finnes inom riket, skall ske å offentlig auktion eller, där sådan icke lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Såvitt möjligt skall fraktföraren i god tid under-ätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods utom riket skall ske enligt tillämpliga regler i det land där godset finnes.

Bliver godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvila godset samt kostnaden för försäljningen tillställas den som ägde förfoga över godset. Överstiga dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

24 §.

Har gods gått förlorat, minskats eller skadats, sedan det av fraktföraren mottagits till befordran men innan det utlämnats, eller fördröjes utlämnandet, är fraktföraren ansvarig därför.

Fraktföraren är likväl fri från ansva-

så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset kan stadig holdes tilbage til sikkerhed for de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og for andre omkostninger, som kan kræves dækket.

§ 23.

Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente anvisninger fra den berettigede, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endvidere kan fragtføreren sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra den berettigede har modtaget anden anvisning, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

Stk. 2. Salg af gods, som befinder sig her i riget, skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Så vidt muligt skal fragtføreren i god tid underrette den berettigede om tid og sted for salget. Salg af gods uden for riget sker efter reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

Stk. 3. Salgssummen skal efter fradrag af de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og andre på godset hvilende omkostninger stilles til rådighed for den berettigede. Overstiger omkostningerne salgssummen, kan fragtføreren kræve det manglende beløb betalt.

KAPITEL IV

Fragtførerens ansvar

Betingelserne for ansvar og bevisbyrden

§ 24.

Fragtføreren er ansvarlig for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket aflevering.

Stk. 2. Fragtføreren er dog fri for

late omsorgen for godset til tredjemann og er i så fall bare ansvarlig for at denne er valgt med tilbørlig omhu. Godset kan fortsatt holdes tilbake til sikkerhet for de beløp som skyldes etter fraktbrevet, og for andre omkostninger som kan kreves dekket.

§ 23.

Fraktføreren kan selge godset uten å avvente forholdsordre fra den som har råderetten over det, såfremt godset er utsatt for hurtig ødeleggelse eller dets tilstand ellers gir grunn til det eller omkostningene ved dets bevaring ikke står i rimelig forhold til dets verdi. Også ellers kan fraktføreren selge godset hvis han ikke fra den som har råderetten over det, innen rimelig tid har mottatt annen forholdsordre som han med rimelighet må anses pliktig å følge.

Salg av gods som finnes innen riket, skal skje ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte. Så vidt mulig skal fraktføreren i god tid underrette den som har råderetten over godset, om tid og sted for salget. Salg av gods utenfor riket skjer etter de regler som gjelder i det land der godset er.

Salgssummen skal etter fradrag av de beløp som etter fraktbrevet skyldes, og andre omkostninger stilles til disposisjon for den som hadde råderetten over godset. Overstiger omkostningene salgssummen, kan fraktføreren kreve det overskytende erstattet.

KAPITEL IV

Fraktførerens ansvar

Vilkårene for ansvar

§ 24.

Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtagelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.

Fraktføreren er likevel fri for ansvar dersom han godtgjør at tapet, skaden el-

rihet, såframt han visar att förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats av fel eller försummelse av den som äger förfoga över godset eller genom sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse å fraktförarens sida, eller av godsets egen beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följder han icke kunnat förebygga.

Fraktföraren må icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han må hava lejt fordonet, eller dennes folk.

25 §.

Fraktföraren är fri från ansvarighet som i 24 § sägs, där förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning, enligt uttrycklig och i fraktsedeln angiven överenskommelse, av öppet fordon utan presenning;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för förlust eller skada, då det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset av avsändaren eller mottagaren eller någon som handlar för enderas räkning;

d) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods, vilken medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare.

e) ofullständiga eller felaktiga märken eller nummer å kollina; eller

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av fara som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, såvitt det icke styrkes att den ej är att till-

ansvar, hvis han godtgör, at bortkomsten, beskadigelsen eller försinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Stk. 3. Fragtføreren kan ikke befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelse af den, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk.

§ 25.

Fragtføreren er fri for ansvar efter § 24, hvis bortkomsten eller beskadigelsen skyldes de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

a) brug af åbne køretøjer uden presenning efter udtrykkelig aftale, som er optaget i fragtbrevet,

b) manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket,

c) behandling, læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne,

d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for at gå til grunde eller for beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere,

e) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliderne,

f) befordring af levende dyr.

Stk. 2. Godtgør fragtføreren, at bortkomsten eller beskadigelsen under de foreliggende omstændigheder kan være opstået på grund af en af de i stk. 1 nævnte farer, skal det lægges til grund, at skaden er forvoldt på denne måde, medmindre den berettigede godtgør, at

ler forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den som har råderetten over godset, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope seg mangler ved det kjøretøy som han brukte til befordringen, eller feil eller forsømmelse av den som han måtte ha leiet kjøretøyet av, eller dennes folk.

§ 25.

Fraktføreren er fri for ansvar etter § 24 når tapet eller skaden skyldes den særlige fare som knytter seg til ett eller flere av følgende forhold:

a) bruk av åpent kjøretøy uten presenning i medhold av uttrykkelig avtale som er inntatt i fraktbrevet;

b) manglende eller mangelfull pakning av gods som etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade dersom det ikke er pakket inn eller mangelfullt pakket;

c) håndtering, pålessing, stuing eller avlessing av godset foretatt av avsenderen eller mottageren eller av noen som handler på vegne av en av dem;

d) beskaffenheten ved enkelte godslag som spesielt utsetter dem for tap eller skade, særlig ved brudd, rust, selvødeleggelse, inntørking, lekkasje, normalt svinn eller angrep av skadeinsekter og gnagere;

e) utilstrekkelige eller uriktige merker eller nummer på godset;

f) befordring av levende dyr.

Godtgjør fraktføreren at tapet eller skaden etter saksforholdet kan være oppstått på grunn av fare som går inn under første ledd, skal det legges til grunn at tapet eller skaden er voldt på denne måte med mindre rettighetshaveren godtgjør at dette ikke er tilfellet. Denne regel gjelder dog ikke i tilfelle

skriva sådan fara. Antagande som nu sagts må dock icke göras i det i första stycket under a) avsedda fallet, då fråga är om minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin.

Sker befordringen med fordon, utrustat med anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren icke till befrielse från sin ansvarighet åberopa stadgandet i första stycket under d), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvila honom i fråga om valet, underhållet och användningen av anordningen, samt att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

Fraktföraren må icke till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i första stycket under f), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvila honom, samt att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

26 §.

Är fraktföraren jämlikt 24 eller 25 § icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål

27 §.

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, då godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, där särskild tid ej avtalats, då den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medgivast en omsorgsfull fraktförare. Vid delast skall särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

dette ikke er tilfældet. Denne regel gælder dog ikke i det i stk. 1, litra a, nævnte tilfælde, dersom der foreligger bortkomst af unormalt omfang eller af hele kolli.

Stk. 3. Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, kan fragtføreren ikke påberåbe sig stk. 1, litra d, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Stk. 4. Fragtføreren kan ikke påberåbe sig stk. 1, litra f, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

§ 26.

Er fragtføreren efter § 24 eller § 25 fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

Forsinkelse

§ 27.

Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret til den aftalte tid, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører. Ved delast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last.

som nevnt i første ledd bokstav a dersom det foreligger tap i unormalt omfang eller av hele kolli.

Dersom befordringen utføres med kjøretøy som spesielt er utstyrt for å beskytte mot varme, kulde, temperatur-svingninger eller luftfuktighet, kan fraktføreren ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav d med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene påla ham med hensyn til valg, vedlikehold og bruk av slikt utstyr, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

Fraktføreren kan ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav f med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene normalt påla ham, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

§ 26.

Er fraktføreren etter § 24 eller § 25 uten ansvar for enkelte av de forhold som har voldt tapet, skaden eller forsinkelsen, nedsettes erstatningen tilsvarende.

Forsinket utlevering

§ 27.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller — dersom utleveringsfrist ikke er avtalt — når den faktiske befordrings-tid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en om-sorgsfull fraktfører. Ved dellast tas sær-lig i betraktning den tid som vanligvis trenges for å samle full last.

Förlorat gods

28 §.

Har gods icke utlämnats inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, där särskild tid ej avtalats, inom sextio dagar från det godset av fraktföraren mottogs till befordran, må den som äger förfoga över godset anse det såsom förlorat.

Den till ersättning berättigade äger, då han mottager gottgörelse för förlorat gods, skriftligen begära att omedelbart bliva underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Om sådan begäran skall intyg lämnas.

Sedan den till ersättning berättigade mottagit underrättelse som nu sagts, äger han inom trettio dagar påfordra, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som påförts det i fraktsedeln och återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som må hava inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som avses i 32 § och, i förekommande fall, 33 §.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller påfordras ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, därest godset finnes inom riket, förfoga över det med de inskränkningar som kunna följa av tredje mans rätt. Finnes godset å ort utom riket, skall lagen å den orten äga tillämpning.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

29 §.

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde å orten och tiden för dess mottagande till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, där sådant sak-

Bortkomst af godset

§ 28.

Godset kan betragtes som bortkommet, hvis det ikke er afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvor ingen frist er aftalt, inden 60 dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Stk. 2. Ved modtagelsen af erstatning for bortkomst af gods kan den berettigede skriftligt fordre straks at blive underrettet, hvis godset genfindes inden et år efter erstatningens udbetaling. Fragtføreren skal skriftligt anerkende, at dette krav er fremsat.

Stk. 3. Den berettigede kan inden 30 dage efter modtagelsen af sådan underretning fordre, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og mod tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af de deri indbefattede omkostninger. Han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter § 32 og § 33.

Stk. 4. Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis aflevering ikke er fordret inden udløbet af den i stk. 3 nævnte frist, eller hvis godset først genfindes efter forløbet af mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren råde over godset med de indskrænkninger, som måtte følge af tredjemands ret. For gods uden for riget gælder reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

Erstatningens størrelse ved bortkomst

§ 29.

Erstatning for hel eller delvis bortkomst af godset beregnes efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Værdien bestemmes efter börsprisen eller i mangel her-

Tap av godset

§ 28.

Godset kan betraktes som tapt når det ikke er utlevert innen 30 dager etter utløpet av den avtalte utleveringsfrist eller — dersom slik frist ikke er avtalt — innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset.

Ved mottagelsen av erstatningen for det tapte gods kan rettighetshaveren skriftlig kreve å bli underrettet straks dersom godset skulle komme til rette innen ett år fra erstatningens utbetaling. Fraktføreren skal skriftlig bekrefte at slikt krav er fremsatt.

Rettighetshaveren kan kreve godset utlevert innen 30 dager etter at han har mottatt underretning som nevnt i annet ledd, mot at han betaler det beløp som etter fraktbrevet skyldes, og tilbakebetaler den erstatning han har fått, med fradrag av de omkostninger som er innbefattet i erstatningen. Han kan likevel kreve erstatning for forsinket utlevering i samsvar med § 32 og i tilfelle § 33.

Dersom det ikke er fremsatt krav som nevnt i annet ledd, eller utlevering ikke er krevd innen den frist som tredje ledd fastsetter, eller godset først kommer til rette mer enn ett år etter erstatningens utbetaling, kan fraktføreren råde over godset med de innskrenkninger som måtte følge av tredjemanns rett. For gods utenfor riket gjelder reglene i det land der godset er.

Erstatningens størrelse ved tap

§ 29.

Erstatning for helt eller delvis tap av godset regnes etter godsets verdi på stedet og tiden for overtagelsen til befordring. Verdien bestemmes etter børsprisen eller — i mangel av slik pris —

nas, efter marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Ersättningen må dock icke överstiga vad som motsvarar tjugufem francs för kilogram av förlusten i bruttovikt, varvid med franc förstås en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet.

Utöver vad nu sagts må gottgörelse utgå allenast för frakt, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen. Har godset gått förlorat, skall hela beloppet ersättas. Har godset minskats, skall en mot minskningen svarande del återbetalas.

30 §.

Har avsändaren i fraktsedeln uppgivit högre värde å godset än som motsvarar den i 29 § andra stycket angivna begränsningen och erlagt den tilläggsavgift, som må vara avtalad, gäller i stället det uppgivna värdet såsom gräns för ersättningens storlek.

Ersättningens storlek då gods skadats

31 §.

Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 29 § första och tredje styckena bestämda värdet å godset.

Ersättningen må dock icke överstiga den gottgörelse som skulle hava utgått, därest sändningen eller, då blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del av sändningen gått förlorat.

Ersättning vid dröjsmål

32 §.

Visas att skada uppkommit till följd av dröjsmål med utlämnandet, är fraktföraren skyldig att ersätta skadan, dock högst med fraktens belopp.

af efter markedsprisen. Findes heller ikke en sådan pris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige et beløb, som svarer til 25 francs for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0.900 finholdighed.

Stk. 3. Herudover skal kun fragt, toldafgifter og andre omkostninger ved befordringen erstattes, med hele beløbet ved fuldstændig bortkomst og med et forholdsmæssigt beløb ved delvis bortkomst.

Angiven værdi af godset

§ 30.

Mod betaling af en nærmere aftalt tillægsgodtgørelse kan afsenderen i fragtbrevet angive en værdi af godset, som overstiger den i § 29, stk. 2, fastsatte begrænsning. I så fald træder den angivne værdi i stedet for denne begrænsning.

Erstatningens størrelse ved beskadigelse

§ 31.

Ved beskadigelse af godset skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i § 29, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, dersom sendingen eller, hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi som følge af beskadigelsen, denne del var gået tabt.

Erstatning ved forsinkelse

§ 32.

Godtgøres det, at der er lidt skade som følge af forsinkelse, skal fragtføreren erstatte skaden, dog ikke ud over fragtbløbet.

etter markedsprisen. Finnes heller ikke slik pris, beregnes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og godhet.

Erstatningen kan likevel ikke overstige et beløp som svarer til 25 francs for hvert kilogram av tapet i bruttovekt, med franc her ment gullfranc med vekt av 10/31 gram og finhetsgrad av 900 tusendeler.

I tillegg kan bare frakt, tollavgifter og andre omkostninger ved befordringen kreves godtgjort, helt ut ved totaltap og forholdsmessig ved delvis tap.

§ 30.

Har avsenderen i fraktbrevet angitt en verdi på godset utover den grense som er fastsatt i § 29 annet ledd, og betalt slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, trer den angitte verdi i stedet som grense for erstatningens størrelse.

Erstatningens størrelse ved skade på godset

§ 31.

Ved skade på godset skal fraktføreren erstatte verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter reglene i § 29 første og tredje ledd.

Erstatningen kan likevel ikke overstige det beløp som skulle betales hvis sendingen eller — om bare en del av sendingen er forringet i verdi som følge av skaden — denne del var gått tapt.

Erstatning ved forsinket utlevering

§ 32.

Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover fraktbeløpet.

Särskilt leveransintresse

33 §.

Mot erläggande av den tilläggsavgift, som må vara avtalad, äger avsändaren i fraktsedeln angiva beloppet av ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förlo-
ras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, må utan hinder av vad i 29—32 §§ sägs gottgörelse fordras för den ytterligare skada, som visas hava uppkommit, intill beloppet av det uppgivna intresset.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

34 §.

Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages, som fraktföraren skolat uppbära enligt frakta-
talet, är fraktföraren skyldig att gottgöra avsändaren intill efterkravets belopp, fraktföraren dock obetaget att söka sitt åter av mottagaren.

Ränta m. m.

35 §.

Å ersättningsbelopp skall utgå ränta efter fem procent om året från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen
avsändes till fraktföraren eller, där så ej skett, från den dag då talan väcktes.

Kräves ersättning i myntslag som icke är gångbart å den ort där betalning sker, skall beloppet omräknas till ortens mynt efter värdet å betalningsdagen.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

36 §.

Kräves på annan grund än avtal ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under

Særlig interesse i aflevering

§ 33.

Afsenderen kan mod at betale den tillægsgodtgørelse, som måtte være af-
talt, i fragtbrevet fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist. Er der angivet en sådan særlig interesse, kan der ud over, hvad der følger af §§ 29—32, kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

*Ansvar for opkrævning af efterkravs-
beløb*

§ 34.

Er godset blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravs-
beløb, som fragtføreren efter fragtaftalen skulle opkræve, skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet med forbehold af retten til at afkræve modtageren det betalte beløb.

Rente m. v.

§ 35.

Af erstatningsbeløb kan kræves rente med fem procent årlig fra den dag, da skriftligt krav afsendes til fragtføreren, eller, hvis sådant krav ikke er fremsat, fra den dag, da retsforfølgning påbegyndes.

Stk. 2. Kræves der erstatning i mønt, der ikke er gangbar på det sted, hvor betaling sker, omregnes beløbet til stedets mønt efter værdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på andet grundlag end aftale

§ 36.

Kräves erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og

Særlig utleveringsinteresse

§ 33.

Mot å betale slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, kan avsenderen i fraktbrevet fastsette et beløp som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap eller skade eller oversittelse av avtalt utleveringsfrist. Er særlig interesse på denne måte angitt, kan utover hva der følger av §§ 29—32, erstatning inntil det fastsatte beløp kreves for den ytterligere skade som påvises.

Ansvar for innkreving av etterkravsbeløp

§ 34.

Blir godset utlevert til mottageren uten innbetaling av det etterkravsbeløp som fraktføreren etter fraktavtalen skulle innkreve, skal fraktføreren erstatte avsenderen hans tap inntil dette beløp, men kan kreve erstatningsbeløpet dekket av mottageren.

Rente m. v.

§ 35.

Den som har rett til erstatning, kan kreve rente av erstatningsbeløpet med 5 prosent årlig fra den dag skriftlig krav blir sendt fraktføreren eller — hvis slikt krav ikke fremsettes — fra den dag søksmål blir reist.

Kreves erstatning i mynt som ikke er gangbar på det sted betaling skjer, omregnes beløpet til stedets mynt etter verdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på annet grunnlag enn avtale

§ 36.

Kreves erstatning for tap, skade eller forsinkelse på annet grunnlag enn avtale, kan fraktføreren og i tilfelle en-

befordran vara denna lag är tillämplig, äger fraktföraren eller i förekommande fall envar för vilken fraktföraren svarar enligt 4 § åberopa de bestämmelser i lagen som utesluta fraktförarens ansvarighet eller ange eller begränsa ersättningens storlek.

Uppsåt och grov oaktsamhet

37 §.

Har fraktföraren orsakat skada med uppsåt eller av grov oaktsamhet, äger han icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluta eller begränsa hans ansvarighet eller som innebära överflyttning av bevisskyldigheten.

Vad nu sagts skall ock gälla, där uppsåtet eller oaktsamheten ådagalagts i tjänsten av någon för vilken fraktföraren svarar jämlikt 4 §. I sådant fall må den för vilken fraktföraren sålunda svarar ej heller med avseende å sin personliga ansvarighet åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan

Anmärkningar

38 §.

Har mottagaren tagit emot gods utan att gemensamt med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillstålla denne anmärkning angående uppkommen förlust, minskning eller skada med angivande av dess huvudsakliga beskaffenhet, skall mottagaren, där ej annat styrkes, antagas hava mottagit godset i det tillstånd som angives i fraktsedeln. Anmärkning som nu sagts skall göras senast vid godsets utlämnande, då fråga är om synlig förlust, minskning eller skada, samt eljest inom sju dagar därefter, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräkade. Avser anmärkningen förlust, minskning eller skada, som icke är synlig, skall den göras skriftligen.

andre, för hvem han efter § 4 er ansvarlig, påberåbe sig de bestämmelser i denne lov, som udelukker fragtførerens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

Forsæt og grov uagtsomhed

§ 37.

Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom andre, for hvem fragtføreren efter § 4 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

KAPITEL V

Indsigelser. Søgsmål

Indsigelser

§ 38.

Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af bortkomst eller beskadigelse med angivelse af bortkomstens eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om bortkomst eller beskadigelser, der er synlige, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helldage ikke medregnet. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk. 2. Har modtageren og fragtføre-

hver som han svarer for etter § 4, påberope de bestemmelser i denne lov som utelukker fraktførerens ansvar, eller som angir eller begrenser erstatningens størrelse.

Forsett og grov uaktsomhet

§ 37.

Har fraktføreren voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt, kan han ikke påberope de bestemmelser i dette kapitel som utelukker eller begrenser hans ansvar eller som endrer bevisbyrden.

Det samme gjelder dersom noen som fraktføreren svarer for etter § 4, i tjenesten har vist forsett eller grov uaktsomhet. I så fall kan disse heller ikke for sitt personlige ansvar påberope de bestemmelser som er nevnt i første ledd.

KAPITEL V.

Innsigelser. Søksmål

Innsigelser

§ 38.

Har mottageren tatt imot godset uten å undersøke dets tilstand sammen med fraktføreren og uten å fremsette innsigelse overfor fraktføreren på grunn av tap eller skade med angivelse av tapets eller skadens art, skal det hvis annet ikke godtgjøres, legges til grunn at han har mottatt godset i den tilstand fraktbrevet angir. Innsigelse som nevnt må gjøres senest ved utleveringen når det gjelder synlig tap eller skade, og ellers innen 7 dager deretter, søndager og helligdager ikke medregnet. Innsigelsen må fremsettes skriftlig hvis tapet eller skaden ikke var synlig.

Har mottageren og fraktføreren i for-
ening undersøkt godsets tilstand, kan bevis mot hva som derved er fastslått,

Hava mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, må bevisning föras mot vad därvid fastställts allenast då fråga är om förlust, minskning eller skada, som icke var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar efter undersökningen, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade.

Ersättning på grund av dröjsmål må utgå allenast såfram skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjuguen dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Fraktföraren och mottagaren äro skyldiga att i den omfattning som kan anses skäligen underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar.

Domsrätt

39 §.

Talan rörande befordran, som avses i denna lag, skall föras vid domstol inom stat, där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, där godset mottogs till befordran eller där bestämmelseorten är belägen. Talan må dock, där parterna så överenskommit, föras vid domstol inom annan stat, vilken är ansluten till den i 1 § angivna konventionen.

Skall talan enligt vad nu sagts föras här i riket, må den upptagas, utom av domstol som är behörig därtill enligt rättegångsbalken, av domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, eller av domstolen i bestämmelseorten.

Verkställighet m. m.

40 §.

Är talan som avses i 39 § anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, må ej ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter, utan så är att avgö-

ren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis bortkomsten eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnet.

Stk. 3. Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis modtageren inden 21 dage efter den dag, da godset blev stillet til hans rådighed, skriftligt har meddelt fragtføreren, at han vil påberåbe sig forsinkelsen.

Stk. 4. Fragtføreren og modtageren skal give hinanden rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser.

Domstolenes kompetence. Værneting

§ 39.

Søgsmål kan kun anlægges i den stat, hvor sagsøgte har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller i den stat, hvor godset blev overtaget til befordring, eller hvor bestemmelsesstedet er beliggende. Parterne kan dog vedtage, at søgsmål skal kunne anlægges i en anden stat, hvis denne har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention.

Stk. 2. Sagen kan her i riget anlægges ved en ret, i hvis kreds et af de i stk. 1, 1. punktum, nævnte steder er beliggende, eller for hvilken parterne har vedtaget at indbringe den.

Fuldbyrdelse af domme m. v.

§ 40.

Er søgsmål anlagt ved eller afgjort af en efter § 39, stk. 1, kompetent domstol, kan nyt søgsmål om samme krav mellem de samme parter ikke anlægges, medmindre afgørelsen i det første søgs-

bare føres hvis tapet eller skaden ikke var synlig, og mottageren skriftlig har fremsatt innsigelse innen 7 dager etter undersøkelsen, søndager og helligdager ikke medregnet.

Erstatning for forsinket utlevering betales bare hvis mottageren innen 21 dager etter at godset ble stillet til hans rådighet, skriftlig har meddelt fraktføreren at han vil påberope seg forsinkelsen.

Ved beregningen av frister etter denne paragraf medregnes ikke utleveringsdagen og i tilfelle heller ikke den dag da undersøkelse ble foretatt eller godset stillet til mottagerens rådighet.

Fraktføreren og mottageren skal gi hverandre rimelig hjelp til å gjennomføre nødvendige undersøkelser.

Domsmyndighet. Verneting

§ 39.

Søksmål vedrørende befordring som går inn under denne lov, kan bare reises i stat der saksøkte har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom, eller der fraktføreren overtok godset eller bestemmelsesstedet ligger. Partene kan avtale at søksmål kan reises i annen stat som har sluttet seg til den i § 1 nevnte konvensjon.

Her i riket reises søksmålet i tilfelle på det sted eller på et av de steder der saken har en tilknytning som begrunner norsk domsmyndighet, eller på annet sted som partene har avtalt.

Fullbyrdelse av dommer m. v.

§ 40.

Er søksmål som nevnt i § 39 innbragt for eller avgjort av domsmyndig domstol, kan nytt søksmål ikke reises mellom de samme parter om samme tvistgjenstand med mindre avgjørelsen i den

randet av den domstol, där talan först väcktes, icke kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, ändå att svaranden icke kommit tillstädes i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas här i riket. Vad nu sagts skall ock gälla av domstol stadfäst förlikning men icke äga tillämpning i fråga om dom med allenast interimistisk verkställbarhet eller såvitt fråga är om åläggande för kändande som helt eller delvis tappat målet att på grund härav utgiva skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas:

a) domen i huvudskrift eller av vederbörande myndighet styrkt avskrift;
b) bevis att domen vunnit laga kraft; samt

c) bevis att domen må verkställas enligt lagen å den ort där domen meddelats.

Nu nämnda handlingar skola vara försedda med bevis angående utfärdarens behörighet. Sådant bevis skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den främmande staten. Är någon av de i ärendet åberopade handlingarna avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska språket, vilkens riktighet skall vara styrkt av diplomatisk eller konsular tjänsteman eller ock av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet må ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att svara därå.

Bifalles ansökningen, skall domen verkställas såsom svensk domstols laga-kraftäggande dom, om ej, efter klagan över hovrättens beslut, Konungen förordnar annorlunda. Vad domen må innehålla om tvångsmedel skall ej vinna tillämpning.

mål icke kan fullbyrdes i den stat, i hvilken det nye søgsmål anlægges.

Stk. 2. Domme, herunder udeblivel-sedomme, afsagt af en domstol i en stat, som har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, og forlig, der er indgået eller bekræftet for en sådan domstol, kan fuldbyrdes her i riget, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på domme, som kun har foreløbig eksekutionskraft, eller på afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

Stk. 3. Begæring om fuldbyrdelse af de i stk. 2 nævnte udenlandske domme og forlig skal ledsages af en bekræftet udskrift af dommen eller forliget og en erklæring fra myndighederne i vedkommende stat om, at dommen eller forliget vedrører en befordring, som er omfattet af den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, samt at afgørelsen kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Udskriften og erklæringen kan kræves ledsaget af en bekræftet oversættelse til dansk.

domstol der søksmål først ble reist, ikke kan fullbyrdes i den stat der det nye søksmål reises.

Dommer, herunder uteblivelsesdommer, avsagt av domstol i fremmed stat som har sluttet seg til den i § 1 nevnte konvensjon, og forlik som er inngått eller bekreftet for slik domstol, kan fullbyrdes her i riket når de kan fullbyrdes i den stat der dommene er avsagt eller forliket inngått. Dette gjelder dog ikke utenlandske rettsavgjørelser som bare har foreløpig tvangskraft, eller som pålegger en saksøker å betale erstatning utover saksomkostninger fordi hans søksmål helt eller delvis ikke har ført fram.

Begjæring til namsretten om fullbyrdelse av dom som nevnt i annet ledd skal være ledsaget av bekreftet domsutskrift og erklæring fra myndighetene i den fremmede stat om at dommen vedrører en befordring som går inn under den i § 1 nevnte konvensjon, og at den kan fullbyrdes i den stat der den er avsagt. Tilsvarende gjelder for utenlandske rettsforlik.

Preskription

41 §.

Talan som avses i 39 § skall väckas inom ett år eller, där talan grundas på uppsåt eller grov oaktsamhet, inom tre år.

Tiden skall räknas:

a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren;

b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, då särskild tid ej avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran;

c) i annat fall än nu nämnts från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Skriftligt krav medför uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar. Medgives fordringen delvis, börjar angivna tid att ånyo löpa allenast med avseende å vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar därå mottagits eller att handlingar som nu sagts blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför icke ytterligare uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas.

Har talan försuttits, må fordringen ej göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

Skiljedom

42 §.

Innehåller fraktavtalet förbehåll att tvist skall avgöras av skiljemän, skall förbehållet gälla såframt tvistefrågan skall prövas enligt den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

Forældelse

§ 41.

Søgsmaal skal anlægges inden et år eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, inden tre år.

Stk. 2. Forældelsesfristen regnes

a) ved forsinkelse, beskadigelse eller delvis bortkomst fra den dag, da godset blev afleveret,

b) ved fuldstændig bortkomst fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den tredindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset,

c) i andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Stk. 3. Skriftligt krav standser forældelsesfristens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendes kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Det påhviler den, som gør gældende, at kravet eller svaret herpå er modtaget af den anden part, og at dokumenterne er tilbagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelsesløb.

Stk. 4. Om afbrydelse og standsning af forældelsesfristen gælder i øvrigt reglerne i den stat, i hvilken sagen anlægges.

Stk. 5. Et krav, som er forældet, kan ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.

Voldgift

§ 42.

Fragtaftalen kan indeholde bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidigt bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

Foreldelse

§ 41.

Søksmål som nevnt i § 39 må reises innen ett år, men innen tre år når kravet grunnes på forsett eller grov uaktsomhet.

Foreldelsesfristen løper

a) ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering fra den dag da godset ble utlevert,

b) ved totaltap fra den trettiende dag etter utløpet av avtalt utleveringsfrist eller — dersom slik frist ikke er avtalt — fra den sekstiende dag etter at fraktføreren overtok godset,

c) i andre tilfelle når tre måneder er gått fra fraktavtalen ble sluttet.

Et skriftlig fremsatt krav stanser foreldelsens løp inntil fraktføreren skriftlig avslår kravet og tilbakesender de dokumenter som ble oversendt sammen med kravet. Blir en del av kravet godkjent, begynner foreldelsesfristen igjen å løpe for den del av kravet som fremdeles er omstridt. Det påhviler den som gjør gjeldende at kravet eller svaret er mottatt av den annen part, eller at dokumentene er tilbakelevert, å godtgjøre dette. Foreldelsens løp stanser ikke om det fremsettes ytterligere krav vedrørende samme tvistgjensstand.

Om avbrytelse av foreldelse gjelder når søksmål reises for norsk domstol, reglene i lov om foreldelse av fordringer av 27. juli 1896, og ellers loven i det land der søksmålet reises.

Et krav som er foreldet, kan heller ikke gjøres gjeldende i motsøksmål eller til motregning under rettergang.

Voldgift

§ 42.

I fraktavtalen kan bestemmes at tvister skal avgjøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes at voldgiftsretten skal anvende reglene i konvensjonen eller i lov som er i samsvar med konvensjonen.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

§ 43.

Utföres befordran av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de följande genom att mottaga godset och fraktsedelns inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som angivas i fraktsedelns.

§ 44.

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress å det andra exemplaret av fraktsedelns. Finnes anledning till förbehåll som avses i 10 § första eller andra stycket, har han att anteckna förbehållet såväl å nämnda exemplar som å kvittot. Å förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 11 § motsvarande tillämpning.

§ 45.

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål må, utom i fråga om genkärsmål eller yrkande om kvittning i rättegång angående fordran grundad på samma fraktavtal, föras allenast mot den förste eller den siste fraktföraren eller den fraktförare som utförde den del av befordringen, varunder den händelse inträffade av vilken förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet härrör. Talan må föras gemensamt mot flera fraktförare.

§ 46.

Har fraktföraren utgivit ersättning, äger han söka åter vad han utgivit jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare, som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

KAPITEL VI

Befordring, som utföres af flere fragtförere efter hinanden

§ 43.

Utföres en befordring af flere lande-vejsfragtförere efter hinanden med én og samme aftale som grundlag, er hver af fragtførerne ansvarlig for befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår.

§ 44.

Den fragtfører, som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give denne en dateret og underskreven kvittering og anføre sit navn og sin adresse på det andet eksemplar af fragtbrevet. Om fornødent skal han på dette eksemplar og på kvitteringen tage forbehold af den i § 10, stk. 1 og 2, nævnte art. Bestemmelserne i § 11 finder anvendelse på forholdet mellem fragtførerne.

§ 45.

Bortset fra modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang om krav med grundlag i samme fragtaftale kan søgsmål om ansvar for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse kun anlægges mod den første fragtfører, den sidste fragtfører eller den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den begivenhed, som har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen, indtraf. Søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere ved samme retssag.

§ 46.

En fragtfører, som har udredet erstatning, kan kræve erstatningen med renter og omkostninger betalt af de andre fragtførere, der har deltaget i befordringen, efter følgende regler:

KAPITEL VI

Befordring som utføres av flere
fraktførere i rekkefølge

§ 43.

Utføres befordringen av flere vegfraktførere i rekkefølge på grunnlag av en og samme fraktavtale, er hver av dem ansvarlig for befordringen i dens helhet, slik at den annen og hver følgende fraktfører ved sin mottagelse av godset og fraktbrevet blir part i fraktavtalen på fraktbrevets vilkår.

§ 44.

Fraktfører som mottar godset fra en foregående fraktfører, skal gi denne en datert og undertegnet kvittering og sette sitt navn og sin adresse på det annet eksemplar av fraktbrevet. Finnes grunn til det, skal han på dette eksemplar og på kvitteringen ta forbehold som nevnt i § 10 første og annet ledd. Bestemmelsene i § 11 gjelder tilsvarende i forholdet mellom fraktførerne.

§ 45.

Bortsett fra når motsøksmål eller motregningsinnsigelse gjøres gjeldende i søksmål om krav som grunnes på samme fraktavtale, kan søksmål om ansvar for tap, skade eller forsinket utlevering bare reises mot den første eller den siste fraktfører eller fraktføreren ved den del av befordringen hvorunder den hending inntraff som voldt tapet, skaden eller forsinkelsen. Søksmålet kan reises mot flere av disse fraktførere under ett.

§ 46.

Fraktfører som har betalt erstatning, kan kreve erstatningen med renter og omkostninger dekket av de andre fraktførere som har deltatt i befordringen, etter følgende regler:

a) fraktförare som ensam orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen;

b) hava flera fraktförare orsakat skadan, skola de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, såframt de inbördes andelarna av ansvaret icke kunna bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;

c) kan det icke utredas, å vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersättnings-skyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Kan någon av fraktförarna icke betala vad som faller på honom, skall bristen delas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna äga sig emellan avtala om avvikelse från vad som stadgas i denna paragraf.

47 §.

Söker fraktförare på sätt som avses i 46 § sitt åter av annan fraktförare, äger denne icke göra gällande att den förste fraktföraren utan laga grund erlagt vad han utgivit, såframt ersättningen bestämts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda däri.

Vill fraktförare söka åter vad han utgivit, äger han väcka talan därom vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan riktas, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan må föras gemensamt mot samtliga dessa fraktförare.

I mål rörande krav som avses i 46 § skola bestämmelserna i 40 § andra och följande stycken och 41 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, där sådant domstolsbeslut icke föreligger, den dag då betalning skedde.

a) den fragtförare, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen,

b) har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret eller, hvor det ikke er muligt at fordele ansvaret, i forhold til sin andel i fragten,

c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstatningen på dem alle i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 2. Er en af fragtførerne ude af stand til at betale, fordeles det manglende beløb på de øvrige i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 3. Fragtførerne kan ved aftale fravige bestemmelserne i stk. 1 og 2.

§ 47.

En fragtfører, mod hvem der rejses krav efter § 46, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser kravet, når erstatningen er fastsat af en domstol og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

Stk. 2. Søgsmål om krav efter § 46 kan anlægges i en stat, hvor en af de fragtførere, mod hvem sagen anlægges, har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Alle fragtførerne kan søgges under samme retssag. Bestemmelsen i § 39, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 40, stk. 2 og 3, og 41 gælder også for disse søgsmål. Forældelsesfristen løber dog enten fra dagen for en endelig retslig afgørelse, hvorved den erstatning, der skal betales, er fastsat, eller, hvor en sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatningen blev betalt.

a) Fraktfører som har voldt skaden, er eneansvarlig for erstatningen;

b) er skaden voldt av flere fraktførere, skal hver av dem svare i forhold til sin del av ansvaret for skadetilføyelsen, eller — dersom det ikke er mulig å fordele ansvaret — i forhold til sin del av frakten;

c) kan det ikke fastslås hvem av fraktførerne ansvaret påhviler, skal samtlige svare, hver i forhold til sin del av frakten.

Er en av fraktførerne ute av stand til å betale, fordeles det beløp han ikke dekker, på de øvrige i forhold til deres del av frakten.

Fraktførerne kan ved avtale fravike bestemmelsene i første og annet ledd.

§ 47.

Fraktfører som det reises krav mot etter reglene i § 46, kan ikke gjøre gjeldende at den fraktfører som reiser kravet, har betalt med urette, når erstatningen er fastsatt av domstol og han har fått behørig varsel om søksmålet og anledning til å tre inn i saken.

Søksmål om krav etter § 46 kan reises i stat der en av de fraktførere som krav reises mot, har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom. Alle fraktførere kan saksøkes under ett i samme søksmål. § 39 annet ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i § 40 annet og tredje ledd og § 41 får tilsvarende anvendelse. Foreldelsesfristen skal dog løpe enten fra den dag da endelig rettsavgjørelse om erstatning ble truffet eller — hvis slik avgjørelse ikke foreligger — fra den dag erstatningen ble betalt.

7 KAP.

Ogiltighet av vissa
överenskommelser

48 §.

Avtal, varigenom rätten till utfallande försäkringsbelopp överlätes å fraktföraren eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten, så ock annat förbehåll, som innebär avvikelse från vad som stadgas i denna lag, är ogiltigt såframt ej annat följer av vad i 46 § tredje stycket sägs.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

(Jfr § 1 Stk. 3.)

KAPITEL VII

Ikraftträden

§ 48.

Denne lov træder i kraft den 1. juli 1965.

KAPITEL VII

Ugyldighet av visse avtaler

§ 48.

Avtale om at retten til forsikringsbe-
løp overlates til fraktføreren, eller om
endring av bevisbyrden og annen be-
stemmelse i fraktavtalen som avviker
fra denne lov, er ugyldig når ikke an-
net følger av § 46 tredje ledd.

KAPITEL VIII

Ikrafttreden

§ 49.

Denne lov trer i kraft fra den dag
Kongen bestemmer.

SWEMSKOT APOKRYFISKA

KAPITEL VII

Förordning om vissa ättor

§ 18

Ättor som äro födda till förtroende-
lyp utvalda till förtroendet, eller som
endast äro beviljade ett sådant fö-
rtroende i förtroendet, äro utvalda
till denna lag, och utvalda till denna lag
äro följande: § 18 tredje led.

KAPITEL VIII

Reaktioner

§ 19

Denna lag träder i kraft från den dag
konungens befallning.

MARCELI BOKTRYCKERIET 1885



NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1966

1. La Cooperation internordique.

STATENS

OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1966

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

Justitiedepartementet

Utsökningsrätt IV. [7]
Hyreslagstiftningssakkunniga. 1. Ny Hyreslagstiftning. [14] 2. Undersökning angående hyressplittningen. [15]
Arbetspromemorier i författningsfrågan. [17]
Decentralisering av naturalisationsärenden m. m. [20]
1963 års markvärdekommitté. 1. Markfrågan I. [23]
2. Markfrågan II. Bilagor. [24]
Atomansvarighet III. [29]
Vägfraktavtalet I. [36]

Utrikesdepartementet

Internationellt fredsforskningsinstitut i Sverige. [5]

Försvarsdepartementet

Tygförvaltningens centrala organisation. [11]
Strategi i väst och öst. [18]
Skeppsholmens framtida användning. [27]
Militärsjukvården. [35]

Socialdepartementet

Förenklad statsbidragsgivning till hälso- och sjukvården. [6]
Omsorger om psykiskt utvecklingshämjade. [9]
Läkemedelsförmånen. [28]
Kommunerna och ungdomen. [32]

Kommunikationsdepartementet

Friluftslivet i Sverige. Del III. Anläggningar för det rörliga friluftslivet m. m. [33]
Luftfartsverkets ekonomi och organisation. [34]

Finansdepartementet

1965 års långtidsutredning 1. Svensk ekonomi 1966—1970. [1] 2. Export och import 1966—1970. Bilaga 1. [2] 3. Tillgången på arbetskraft 1960—1980. Bilaga 2. [8] 4. Handelns arbetskrafts- och investeringsbehov fram till 1970. Bilaga 3. [10] 5. Utvecklingstendenser inom undervisning, hälso- och sjukvård samt socialvård 1966—1970. Bilaga 6. [13]
Ny myntserie. [4]
Ny folkbokföringsförfordning m. m. [16]
Statliga betänkanden 1961—1965. [19]
Oljebranschen. [21]

Ecklesiastikdepartementet

Yrkesutbildningen. [3]

Jordbruksdepartementet

Renbetesmarkerna. [12]
Bostadsarrende m. m. [26]
1960 års jordbruksutredning. 1. Den framtida jordbrukspolitiken. A. [30] 2. Den framtida jordbrukspolitiken. B. [31]

Handelsdepartementet

Lagstiftning mot radiostörningar. [22]
Sällskapsresor. [25]