

Nr 132

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, m. m.; given Stockholms slott den 28 juni 1968.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att

dels godkänna den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

dels antaga härvid fogat förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

GUSTAF ADOLF

Herman Kling

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att riksdagen godkänner en år 1956 avslutad konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Samtidigt läggs fram förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen. Lagförslaget innehåller föreskrift att konventionen, med undantag för slutbestämmelserna, skall gälla som svensk lag och upptar därutöver vissa bestämmelser som är nödvändiga för att fylla ut konventionens regelsystem. Konventionen innehåller regler om fraktsedel och om fraktförarens ansvarighet för transporterat gods samt vissa processuella bestämmelser.

Förslag
till
Lag
med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956
om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Artiklarna 1—41 av den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

2 §.

Konungen kan efter överenskommelse med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet förordna, att befordran av gods på väg i lokal gränstrafik mellan Sverige och den staten skall vara helt eller delvis undantagen från tillämpning av konventionen.

3 §.

På fraktsedel som upprättas i Sverige får fraktförarens och avsändarens underskrifter vara tryckta. Stämpel får användas i stället för underskrift.

4 §.

Försäljning enligt artikel 16 tredje stycket av gods som finnes i Sverige skall ske på offentlig auktion eller, om sådan icke lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Såvitt det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen.

5 §.

Vid tillämpning av artikel 29 och artikel 32 första stycket skall grov vårdslöshet likställas med uppsåt.

6 §.

Talan som enligt artikel 31 första stycket kan upptagas i Sverige får väckas, utom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken, vid domstolen

i den ort där godset mottogs för befordran eller vid domstolen i bestämelseorten.

Finnes ej behörig domstol enligt första stycket, väckes talan vid Stockholms rådhusrätt.

7 §.

Ansökan om verkställighet av utländsk dom, som enligt artikel 31 tredje och fjärde styckena kan verkställas i Sverige, göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet;

2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser tvist angående befordran som är underkastad konventionen samt att den vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat.

Nu nämnda handlingar skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet får ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Bifalles ansökningen, verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

8 §.

Konungen meddelar de ytterligare bestämmelser som kan behövas för konventionens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

*Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 5 april
1968.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, GUSTAFSSON, GEIJER, MYRDAL, ODHNOFF, WICKMAN.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga om *lagstiftning angående fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, m. m.*, och anför.

Den 19 maj 1956 avslutades i Genève en konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, vanligen kallad CMR efter sin franska benämning "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route." Konventionen trädde i kraft den 2 juli 1961 och gäller numera mellan Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Polen, Storbritannien, Förbundsrepubliken Tyskland och Österrike. Stat som har undertecknat konventionen kan ratificera den. Annan stat kan under vissa förutsättningar ansluta sig till konventionen. Sverige och Schweiz har undertecknat men inte ratificerat konventionen.

Konventionen i de franska och engelska versionerna samt en inom justitiedepartementet utarbetad översättning till svenska torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade jag den 11 november 1960 sakkunniga¹ för att utreda bl. a. frågan om lagstiftning i anledning av ett svenskt tillträde till konventionen (Utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran på väg). Utredningen har bedrivit sitt arbete i samverkan med motsvarande danska, finska och norska utredningskommittéer. År 1966 avlämnade utredningen betänkandet "Vägraktavtalet I — Internationell befordran" (SOU 1966:36) med förslag till lag om internationell befordran av gods på väg.

Efter remiss har yttranden över betänkandet avgetts av Göta hovrätt,

¹ Numera statssekreteraren Gunnar von Sydow, ordförande, direktören Torsten Andersson och numera hovrättspresidenten Karl Sidenbladh. Sedan von Sydow frånträtt sitt uppdrag den 4 juni 1962, förordnades samma dag Sidenbladh till ordförande och numera departementsrådet Clas Nordström till sakkunnig.

statens järnvägar, järnvägsrådet, statens biltrafiknämnd, generaltullstyrelsen, försäkringsinspektionen, kommerskollegium — efter hörande av Stockholms handelskammare, handelskammaren i Göteborg och Skånes handelskammare — riksbanksfullmäktige, Sveriges advokatsamfund, Näringslivets trafikdelegation, Sveriges allmänna exportförening, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges lantbruksförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Svenska bankföreningen, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Folksam, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Sjöassuradörernas förening, Svenska flygförsäkringspoolen, Svenska petroleum institutet och Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté.

Gällande svensk rätt

I Sverige finns f. n. inte någon lagstiftning om frakttavtal rörande godsbefordran på väg. I viss utsträckning torde de frakträttsliga regler som gäller på andra områden av transportväsendet vara av allmängiltig natur och således vara åtminstone analogiskt tillämpliga också på vägfrakttavtal. Handelsbruk och annan sedvänja spelar en betydande roll. Vissa regler på området har utbildats i rättstillämpningen, men tvister rörande vägfrakttavtal har sällan blivit föremål för domstolsprövning. Detta beror till stor del på att avtalen ofta innehåller skiljedomsklausul.

Det är med hänsyn till dessa förhållanden knappast möjligt att lämna en närmare redogörelse för gällande svensk rätt på detta område. Vissa påpekanden bör dock göras. Frågor om fraktförarens ansvarighet för förlust av eller skada på godset och för dröjsmål med dess utlämnande avgörs enligt den allmänna culparegeln och allmänna regler om s. k. principalansvar i inomobligatoriska förhållanden. Det innebär att fraktföraren är ansvarig för skada som han själv eller hans medhjälpare vållar uppsåtligen eller genom vårdslöshet. Liksom inom sjö- och lufträtten är emellertid bevisbördan i vållandefrågan omkastad, så att fraktföraren blir ersättningssskyldig, om han inte kan visa att skadan inte beror på vållande från hans eller hans medhjälparens sida.

Rättsförhållandet mellan fraktförare och lastägare på den svenska vägtransportmarknaden är i stor utsträckning reglerat genom standardiserade partsavtal. Av dessa bör främst nämnas de ansvars- och befordringsbestämmelser som antagits av de flesta större svenska lastbilstransportföretagen och som gäller fr. o. m. den 1 januari 1967. Dessa befordringsvillkor ansluter i stor utsträckning till konventionens bestämmelser. I fråga om villkoren för fraktförarens ansvarighet bör följande nämnas. Fraktföraren påtar sig i princip ett objektivet ansvar för händelser som medför att godset förkommer, minskas eller skadas under den tid fraktföraren omhänderhar godset.

Fraktföraren fritar sig emellertid från ansvarighet i vissa fall, såsom då skadan orsakas av fel eller försummelse på avsändarens eller mottagarens sida, av godsets egen beskaffenhet eller av force majeure. Vidare påtar sig fraktföraren ansvarighet för skada som uppkommit till följd av sådant dröjsmål med transportuppdragets utförande som beror av uppenbar försummelse på fraktförarens sida. Den skadelidandes rätt till ersättning är begränsad, vid förlust, minskning eller skada till 200 kronor för kilogram av godsets bruttovikt och vid dröjsmål till fraktens dubbla belopp.

Slutligen bör nämnas att avtal om vägtransport till Sverige från stat som redan har tillträtt konventionen regelmässigt är underkastade dennas reglering, eftersom konventionen föreskriver att fraktsedel som utfärdas i konventionsstat skall innehålla bestämmelse att befordringen är underkastad konventionens bestämmelser även om annat är avtalat.

Det nordiska lagstiftningssamarbetet

Efter beslut på nordiskt justitieministermöte år 1960 tillkallades i Danmark, Finland, Norge och Sverige sakkunnigkommittéer för att i samarbete utreda frågan om utformningen av den lagstiftning som är nödvändig för ett tillträde till CMR från de nordiska ländernas sida och frågan huruvida i samband med en sådan lagstiftning också bör införas lagregler om det inhemska vägfraktavtalet. Den danska kommittén avlämnade redan år 1962 betänkande med förslag till lagstiftning om internationella vägfraktavtal (betaenkning nr 319). På grundval av förslaget genomfördes "lov af 10 marts 1965 (nr 47) om fragtaftaler ved international vejtransport", vilken trädde i kraft den 1 juli 1965. I samband härmed ratificerade Danmark CMR. Den norska kommittén lade fram ett motsvarande betänkande år 1964, och inom det norska justisdepartementet förbereds f. n. lagstiftning i ämnet på grundval av kommittéförslaget med sikte på att Norge skall tillträda CMR under år 1968. I Finland har något betänkande ännu inte lagts fram. Den svenska utredningen avlämnade sitt betänkande med förslag till lag om internationell befordran av gods på väg ("Vägfraktavtalet I") i april 1966. Efter remissbehandling av betänkandet har förslaget varit under övervägande inom justitiedepartementet.

De danska, finska, norska och svenska kommittéerna fortsätter utredningsarbetet med att överväga frågan om lagstiftning angående vägfraktavtalet vid inhemsk godstransport på väg. Arbetet är f. n. inriktat på att regler härom skall inarbetas i de tidigare avlämnade förslagen till lagstiftning — i Danmark gällande lag — om det internationella vägfraktavtalet. Utredningsarbetet väntas vara avslutat tidigast någon gång vid mitten av år 1969.

Huvuddragen av konventionen

Konventionen har utarbetats inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) och kan tillträdas av stater som är medlemmar i ECE eller som enligt kommissionens stadga har rätt att delta i dennas arbete. Konventionen syftar till att åstadkomma enhetliga regler om internationell godsbefordran på väg, särskilt såvitt gäller skriftliga handlingar som används vid sådan befordran och i fråga om fraktförarens ansvarighet.

Konventionen är indelad i åtta kapitel. Kap. I behandlar tillämpningsområdet (art. 1 och 2). Kap. II innehåller bestämmelse om för vilka personer fraktföraren ansvarar (art. 3). Kap. III behandlar frågor om slutande och fullgörande av fraktavtal (art. 4—16). Kap. IV innehåller regler om fraktförarens ansvarighet (art. 17—29). Kap. V upptar reklamationsregler och vissa processuella bestämmelser samt preskriptionsbestämmelser (art. 30—33). Kap. VI innehåller särskilda bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra (art. 34—40). Kap. VII upptar föreskrifter om ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen (art. 41) och kap. VIII innehåller sedvanliga slutbestämmelser om undertecknande, anslutning, ratifikation, ikraftträdande, uppsägning, territoriellt tillämpningsområde, slitande av tvister, reservationer och revision m. m. (art. 42—51).

Konventionen gäller bara i fråga om vägtransporter som sker mot vederlag. Den är tillämplig inte bara på befordringar mellan konventionsstaterna utan också på befordran mellan konventionsstat och icke-konventionsstat. Vissa postbefordringar samt begravningstransporter och befordran av flyttsaker är undantagna från konventionens tillämpning (art. 1 första—fjärde styckena). Genom ett särskilt signaturprotokoll undantas från tillämpningsområdet befordran mellan Storbritannien och Republiken Irland samt för binder sig signatärmakterna att ta upp förhandlingar angående avtal om transport av flyttsaker och om sammansatt befordran.

Inom sitt tillämpningsområde innefattar konventionen också en internationellt-privaträttslig reglering. Enligt art. 1 första stycket är konventionen tillämplig på varje avtal om internationell godsbefordran på väg, oavsett parternas hemvist och nationalitet. Sedd mot bakgrunden av vissa andra bestämmelser i konventionen som syftar till att säkerställa en tillämpning av konventionens regler (art. 6 första stycket k), art. 7 tredje stycket, art. 33 samt art. 44) måste denna föreskrift ges den innebörden att konventionsstaternas domstolar i fråga om sådana vägfraktavtal skall tillämpa konventionens regelsystem även i fall då enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler lagen i en icke-konventionsstat skulle vara tillämplig.

Förutsättningarna för att ett giltigt vägfraktavtal skall anses föreligga regleras inte i konventionen, som inte heller innehåller några regler om hä-

vande av sådant avtal. Dessa frågor får bedömas enligt tillämplig nationell lag.

Enligt konventionen skall fraktavtalet bekräftas genom att fraktsedel upprättas (art. 4). Denna skall undertecknas av avsändaren och fraktföraren (art. 5). Konventionen innehåller detaljerade regler om vilka uppgifter fraktsedeln skall innehålla (art. 6). Fraktsedeln tjänar i första hand som bevismedel dels i fråga om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset, dels i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd vid mottagandet m. m. (art. 9). Men fraktsedeln utgör också nödvändig legitimationshandling för den som vill utöva sin rätt att förfoga över godset under transporten genom att ge fraktföraren nya anvisningar, t. ex. i fråga om bestämelseorten (art. 12 femte stycket). Till skillnad från vad som gäller beträffande konossement är fraktsedeln däremot inte bärare av rätten till godset i den meningen att innehav av fraktsedeln omedelbart berättigar innehavaren att få godset utlämnat till sig.

Fraktföraren är i princip ansvarig på objektiv grund för skada som uppkommer genom att godset förkommer, minskas eller skadas under transporten (i det följande sammanfattas dessa skador under benämningen realskada) eller att godset utlämnas för sent (art. 17 första stycket). Ansvarighet inträder således oberoende av om fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last. Ansvarigheten inskränks emellertid dels genom regler som befriar fraktföraren från ansvarighet i särskilt angivna fall (art. 17 andra och fjärde styckena) dels genom bestämmelser om undantag för vissa slag av skador och om begränsning av ersättningsbeloppen (art. 23 och 25). Fraktföraren är fri från ansvarighet bl. a. om skadan vållats av avsändaren eller mottagaren eller orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av force majeure (art. 17 andra stycket). Fraktföraren går vidare i vissa fall fri från ansvarighet för realskada på den grund att risken varit särskilt stor för att godset skulle komma till skada under transporten (art. 17 fjärde stycket). Fraktföraren har i princip bevisbördan för att sådan omständighet förelegat som befriar honom från ansvar (art. 18). Ersättning för realskada skall beräknas efter godsets värde (art. 23 första och andra styckena). Dessutom utgår ersättning för frakt, tullavgifter och andra kostnader (art. 23 fjärde stycket). Däremot utgår inte ersättning för utebliven handelsvinst eller annan allmän förmögenhetsskada. Ersättning för godsets värde får inte överstiga 25 guldfrancs (f. n. motsvarande 42: 25 kr.) per kilogram bruttovikt (art. 23 tredje stycket). Vid dröjsmål med godsets utlämnande utgår ersättning för all skada, således även allmän förmögenhetsskada, men ersättningen är begränsad till fraktens belopp (art. 23 femte stycket).

Konventionens bestämmelser är enligt uttrycklig föreskrift i art. 41 tvingande. Det innebär bl. a. att ett åtagande från fraktförarens sida att svara med högre belopp än konventionen föreskriver inte är bindande för honom.

konventionen endast om dennas huvudprinciper måste anses oförenliga med svensk rättsuppfattning. Vårt ställningstagande till konventionen bör enligt utredningen främst grundas på en prövning av konventionens regler om fraktförarens ansvarighet. Enligt gällande svensk rätt bär fraktföraren ett culpaansvar med omkastad bevisbörda. Om konventionen antas, innebär detta åtminstone teoretiskt en skärpning av ansvaret, eftersom fraktföraren enligt konventionen i viss utsträckning svarar oberoende av vållande. Verkan härav mildras emellertid av konventionens regler om maximiersättning. Dessa är förmånligare för fraktföraren än motsvarande regler i flertalet övriga frakträttsliga regelsystem¹. Å andra sidan erbjuder konventionen parterna i fraktavtalet vissa möjligheter att genom särskilda överenskommelser anpassa ersättningsreglerna till behoven i det enskilda fallet. Ett svenskt tillträde till konventionen torde enligt utredningen inte medföra någon allmän höjning av fraktkostnadsnivån. Utredningen föreslår sålunda att Sverige snarast tillträder konventionen.

Remissyttrandena

Flertalet av de remissinstanser som har yttrat sig i frågan har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige tillträder konventionen. *Näringslivets trafikdelegation* tillstyrker ett svenskt tillträde till konventionen. Även om vissa erinringar kan framställas mot konventionens utformning, exempelvis i fråga om ansvarighets- och preskriptionsreglerna, kan delegationen dock acceptera konventionens regelsystem. Trafikdelegationens yttrande återopas av *Sveriges allmänna exportförening*, *Sveriges köpmannaförbund*, *Sveriges industriförbund*, *Kooperativa förbundet*, *Sveriges lantbruksförbund*, *Sveriges hantverks- och industriorganisation*, *Folksam* och *Internationella handelskammarens svenska nationalkommitté*. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* uttalar att ett snart svenskt tillträde till konventionen ter sig mycket angeläget. Enligt *Sjöassuradörernas förening* har olägenheterna av att vi saknar lagstiftning om fraktavtalet vid lastbilstransport framträtt på olika sätt i samband med den utveckling som lastbilstrafiken har undergått efter andra världskriget. Behovet av lagstiftning på området har enligt föreningen blivit allt större och önskemål om en lagreglering har tid efter annan förts fram

¹ Begränsningsbeloppet 25 francs (motsvarande 42:25 kr.) är lägre än de motsvarande gränser som gäller enligt de konventioner om luftbefordran och järnvägsbefordran som Sverige har tillträtt. Enligt den genom 1955 års Haagprotokoll reviderade konventionen av år 1929 om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen) är ersättningen begränsad till ett belopp motsvarande 86 kronor per kilogram, och enligt 1961 års internationella fördrag angående godsbefordran på järnväg (CIM) gäller ett belopp motsvarande 169 kronor per kilogram. I detta sammanhang kan beträffande järnvägsbefordran inom Sverige nämnas att järnvägen enligt 62 § järnvägstrafikstadgan den 13 maj 1966 (nr 202) kan begränsa sin ansvarighet till 200 kronor per kilogram. 1924 års konventionen om konossement föreskriver ett beräkningssätt som inte medger direkta jämförelser. Ersättningen skall enligt denna konvention beräknas per kolli eller annan enhet av godset och är begränsad till ett belopp motsvarande 1 800 kronor per kolli eller enhet. Konossementskonventionen anses dock leda till genomsnittligt lägre ersättningar än CMR.

av såväl varuägare som fraktförare. Föreningens medlemmar berörs av frågan i egenskap av försäkringsgivare för båda dessa kategorier. Med hänsyn till de uppenbara fördelar som tillkomsten av enhetliga rättsregler kommer att innebära, finner föreningen det särskilt tillfredsställande att svensk lagstiftning i ämnet baseras på konventionen, vilken kan antas komma att påverka lagstiftningen i samtliga västeuropeiska länder. Föreningens synpunkter återopas också av *Svenska försäkringsbolags riksförbund*.

Några remissinstanser uttalar betänkligheter mot att fraktförarens ansvarighet enligt konventionen är begränsad till lägre belopp än som gäller för internationell godsbefordran med vissa andra transportmedel och att fraktföraren är förhindrad att generellt åta sig ansvarighet med högre belopp. Enligt *Sveriges advokatsamfund* medför detta olägenheter vid den s. k. samlastningstrafik som bedrivs av de stora transportföretagen och som innebär att gods från olika transportkunder samlas och befordras som en enda sändning med järnväg, bil, fartyg eller flyg. Transportföretagen förbehåller sig därvid rätt att begagna det transportmedel "som lämpligen bör ifrågakomma", om kunden inte uttryckligen begär att godset skall befordras på visst sätt. För att inte samlastningsföretagen onödigt skall bindas vid valet av transportmedel och för att kunden på förhand skall kunna bedöma omfattningen av det skydd som ansvarighetsreglerna ger honom samt lämna sitt eget försäkringsskydd därefter, måste dessa företag utgå från den högsta begränsningssumma som gäller för något av de transportmedel som kan komma i fråga, dvs. f. n. det ansvarsbelopp om 200 kronor per bruttokilogram som gäller enligt den nya järnvägstrafikstadgan. Vid kombinerade väg- och sjötransporter som sker med containers eller på flak och när godset på annat sätt är enhetslastat kan konossementskonventionens begränsningsregler leda till ett högre belopp än vägtransportkonventionen. Ansvarsgränsen måste då sättas så högt att den inte kommer i konflikt med konossementskonventionens tvingande regler. Att vägtransportkonventionen hindrar vägfraktföraren att frivilligt höja ansvarsgränsen medför enligt advokatsamfundets mening att man får en inte önskvärd skillnad mellan olika slag av transporter av enhetslastat gods. Nackdelarna kan visserligen i viss mån elimineras genom att avsändaren vid vägtransport avger en deklaration om godsets verkliga värde. En sådan deklaration medför dock praktiska svårigheter — motsvarande bestämmelser inom sjö-, luft- och järnvägstransporträtten används sällan i praktiken. Svårigheter kan också uppstå vid utformningen av ansvarighetsregler för enhetslastar och vid kombinerade transporter. Bestämmelsen i art. 41 att avtalsvillkor som avviker från konventionens regler är ogiltigt kan vidare innebära ett hinder i de strävanden att rationalisera och förbilliga försäkringsskyddet mot transportrisker som tar sig uttryck i att fraktförarna åtar sig ett utökat ansvar och täcker detta genom försäkring, en ordning som i många fall medför att behovet av ytterligare försäkringsskydd bortfaller. — Trots de invändningar som sålunda kan göras mot kon-

Konventionen föreskriver emellertid, att om avsändaren mot erläggande av avtalad tilläggsavgift anger högre värde på godset än som svarar mot detta belopp, det angivna värdet i stället gäller som maximigräns för skadeersättning (art. 24). Avsändaren kan vidare, mot erläggande av avtalad tilläggsavgift, i fraktsedeln ange ett belopp motsvarande det särskilda intresset av att befordringen fullgörs utan realskada eller dröjsmål, s. k. särskilt leveransintresse, och i sådant fall är fraktföraren skyldig att intill detta belopp utge ersättning för all skada, bl. a. även för utebliven handelsvinst vid realskada (art. 26).

Konventionen föreskriver vissa reklimationsfrister och preskriptionstider. Reklimationsfristen är i fråga om minskning eller skada på godset i intet fall längre än sju dagar från godsets mottagande (art. 30 första och andra styckena). Vid dröjsmål är reklimationsfristen 21 dagar från den dag godset ställdes till mottagarens förfogande (art. 30 tredje stycket). Rätt att föra ersättningstalan preskriberas efter ett år eller, vid uppsåt eller därmed jämfäst förfarande, efter tre år. Preskriptionstiden räknas vid minskning, skada eller dröjsmål från den dag godset utlämnades och vid förlust från trettionde dagen efter den då godset skulle ha utlämnats eller, i vissa fall, från sextionde dagen efter den dag då godset togs emot till befordran samt i övriga fall från det tre månader gått sedan fraktavtalet slöts (art. 32 första stycket).

Konventionen innehåller jurisdiktions- och verkställighetsregler som i huvudsak innebär, att tvist om befordran som faller under konventionen skall kunna väckas bara vid domstol inom stat, till vilken parterna har en naturlig anknytning (art. 31 första stycket), att tvist mellan samma parter angående samma sak inte skall kunna väckas på nytt, sedan den prövats och avgjorts av behörig domstol eller under det att den är under prövning av sådan domstol (art. 31 andra stycket) och att dom som har meddelats i en konventionsstat är verkställbar också i övriga konventionsstater (art. 31 tredje stycket).

För s. k. genomgångstransport, dvs. befordran som enligt ett och samma fraktavtal utförs av flera fraktförare efter varandra, föreskrivs att varje fraktförare i princip svarar för hela befordringen och inte bara för den del därav som han själv utför (art. 34). I anslutning härtill ges bestämmelser om den slutliga fördelningen av ansvaret mellan fraktförarna inbördes (art. 37 och 38).

Konventionen innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Rörande dessas innehåll bör följande nämnas.

Konventionen står som nämnts öppen för tillträde från stater som är medlemmar i ECE eller som enligt kommissionens direktiv är berättigade att delta i dess arbete (art. 42 första stycket). Stater som enligt direktiven får delta i kommissionens arbete i viss omfattning får ansluta sig till konventionen, sedan denna har trätt i kraft (art. 42 andra stycket). Konventionen skall ra-

tificeras (art. 42 fjärde stycket). Den träder i kraft sedan fem stater har ratificerat eller anslutit sig till den. För stat som därefter ratificerar eller ansluter sig till konventionen träder den i kraft på nittionde dagen efter det att ratifikations- eller anslutningsinstrument har deponerats (art. 43). För-enta Nationernas generalsekreterare är depositarie för konventionen (art. 42 femte stycket).

Konventionen kan sägas upp av enskild konventionsstat. Uppsägning får verkan tolv månader efter den dag då depositarien mottog uppsägningen (art. 44).

Twist mellan två eller flera konventionsstater om konventionens tolkning eller tillämpning, som dessa inte har kunnat bilägga genom underhandlingar eller på annat sätt, kan av någon av parterna hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen i Haag (art. 47). Mot denna bestämmelse får reservation göras i samband med tillträde till konventionen. I övrigt är reservationer mot konventionen inte tillåtna (art. 48).

Sedan konventionen har varit i kraft i tre år kan konventionsstat begära hos FNs generalsekreterare att en revisionskonferens sammankallas. Om minst en fjärdedel av konventionsstaterna samtycker skall en revisionskonferens hållas.

Frågan om Sveriges tillträde till konventionen

Utredningen

Betydelsen av att man får enhetliga regler i Europa om fraktavtalet vid internationella vägfraktavtal är enligt utredningen uppenbar. Det underlättar slutandet av sådana avtal, skänker större trygghet i transportförhållandena och minskar antalet tvister. Bl. a. i Sverige har önskemål om enhetliga regler på detta område i olika sammanhang förts fram av företrädare för såväl varuägare som transportörer. Lastbilstransporterna mellan Sverige och de stater som redan har tillträtt konventionen är av betydande omfattning. Det innebär att svenska domstolar redan nu kan ha att tillämpa konventionen. Med hänsyn bl. a. till den ovisshet som råder om den svenska vägfrakträttens innehåll skulle det enligt utredningen vara en fördel att med vår rättsordning införliva konventionen, eftersom man då får ett regelsystem som blir tillämpligt på all utrikes godsbefordran på väg och som stämmer överens med vad som gäller i de länder med vilka vi har de livligaste biltrafikförbindelserna. Det skulle enligt utredningen också vara en fördel för de svenska vägfraktförare som utför internationell godsbefordran — bl. a. i fråga om möjligheterna att få trafikrättigheter utomlands — att bli underkastade samma bestämmelser i Sverige som i de länder som redan är bundna av konventionen och att i rättsligt hänseende bli likställda med fraktförare i dessa länder. Sverige bör enligt utredningen ställa sig utanför

ventionen anser sig advokatsamfundet inte kunna motsätta sig att Sverige tillträder konventionen. Samfundet fäster härvid särskild vikt vid behovet av enhetliga internationella bestämmelser och framför allt önskemålet att Sverige inte på detta område bryter den nordiska rättsenheten. Samfundet yrkar dock att man från svensk sida begär förhandlingar med övriga konventionsstater med sikte på att i första hand få till stånd en sådan ändring av art. 41 i konventionen att denna i fråga om avtalsfriheten anpassas till konossementskonventionen och Warszawakonventionen. Också *Näringslivets trafikdelegation* anser att man från svensk sida bör så snart som möjligt begära revision av art. 41. Olägenheterna av att ersättningsreglerna är tvingande torde tills vidare kunna i viss mån begränsas genom tillämpning av bestämmelserna om särskild deklaration rörande godsets verkliga värde.

Försäkringsinspektionen framhåller att de standardavtal som har utformats av de ledande speditörsföretagen synes fylla relativt högt ställda krav. Fraktförarens ansvarighet täcks av standardiserade försäkringar som är billiga ur administrativ synpunkt och enkla att sköta. Över huvud taget torde den svenska ordningen vara bättre än den som har utvecklats på de flesta håll utomlands. Enligt försäkringsinspektionen medför konventionens ansvarighetsregler och dessas inverkan på försäkringarna väsentliga olägenheter. De särskilda åtgärder som krävs för att en högre ansvarsgräns än konventionen föreskriver skall gälla måste verka fördyrande och medföra ökat arbete för parterna i fraktavtalet och för försäkringsgivarna. För mindre exportörer och importörer kan konventionens maximigräns ha till följd att försäkringsbehovet på grund av uteblivna åtgärder inte blir fullt täckt. Konventionens ansvarighetsregler medför vidare att lastbilstrafiken inte kan konkurrera med järnvägstrafiken på lika villkor. Maximiersättningarna i lastbilstrafiken kommer också att ligga på en lägre nivå än motsvarande ersättningar inom flygtrafiken. Försäkringsinspektionen hyser av dessa skäl tveksamhet om lämpligheten av att Sverige tillträder vägtransportkonventionen.

Departementschefen

Den betydande ökning av den internationella handeln som har ägt rum under det senaste århundradet har medfört ett ökat behov av en harmonisering av de enskilda staternas rättsregler om internationella godstransporter. Redan år 1890 tillkom den första internationella överenskommelsen om fraktavtal vid internationell godstransport. Då avslutades i Bern en konvention angående godsbefordran på järnväg (CIM). Konventionen har vid flera tillfällen reviderats. Den senast reviderade konventionen öppnades för undertecknande år 1961 och gäller i Sverige sedan den 1 januari 1965 (SFS 1964:870).

På 1920-talet tillkom två konventioner om sjö- resp. lufttransport. År 1924 avslutades i Bryssel den internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement (konossementskonventionen) och år 1929 avslutades i Warszawa konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran (Warszawakonventionen). Konossementskonventionen införlivades med svensk rätt genom lagen den 5 juni 1936 (nr 277) i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haag-lagen). Denna lag trädde i kraft den 1 januari 1939 (SFS 1938:469). Warszawakonventionen införlivades med svensk rätt genom lagen den 5 mars 1937 (nr 73) om befordran med luftfartyg, som trädde i kraft den 1 oktober 1937. Genom ett i Haag år 1955 avslutat protokoll reviderades Warszawakonventionen i vissa hänseenden. Bestämmelser grundade på Warszawakonventionen i dess sålunda reviderade lydelse har genom lagen den 8 april 1960 (nr 69) om ändring i luftfartslagen den 6 juni 1957 (nr 297) tagits upp i 9 kap. luftfartslagen. Lagändringarna trädde i kraft den 1 augusti 1963 (SFS 1963:399).

Arbetet på att få till stånd enhetliga regler om internationell godstransport på väg påbörjades i slutet av 1940-talet inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE). Det resulterade som nämnts i att en konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) jämte tillhörande signaturprotokoll avslutades i Genève den 19 maj 1956. Konventionen, som trädde i kraft år 1961, har numera tillträtts av nio västeuropeiska och två östeuropeiska stater. Konventionen har därjämte undertecknats av Sverige och Schweiz.

I likhet med CIM, konossementskonventionen och Warszawakonventionen innehåller CMR i materiellträttsligt hänseende bestämmelser om transportdokumentet och om fraktförarens ansvarighet för godset. Konventionen har utformats i nära anslutning till CIM. Också Warszawakonventionen har i viss utsträckning tjänat som förebild. I fråga om konventionens huvudsakliga innehåll hänvisar jag till den redogörelse som jag har lämnat i det föregående.

Det förslag till lag om internationell befordran av gods på väg som den år 1960 tillkallade utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran på väg lade fram år 1966 efter samarbete med motsvarande kommittéer i Danmark, Finland och Norge ("Vägraktfördraget I") bygger på CMR och förutsätter att Sverige tillträder konventionen. Förslaget överensstämmer i allt väsentligt med den lag i ämnet som genomfördes i Danmark år 1965 på grundval av den danska kommitténs förslag och med det motsvarande lagförslag som den norska kommittén avlämnade år 1964 och som f. n. är under övervägande i det norska justisdepartementet.

Det stora flertalet av de instanser som under remissbehandlingen av det svenska betänkandet har yttrat sig i frågan om ett svenskt tillträde till kon-

ventionen har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige ratificerar konventionen.

I svensk rätt finns som nämnts inte några lagregler om fraktavtal vid godstransport på väg. Det finns knappast någon rättspraxis på området. Rättsförhållandet mellan lastägare och fraktförare regleras i flertalet fall av standardavtal som utarbetats av de stora transportföretagen. Även om dessa avtal synes ha fungerat bra i praktiken, föreligger ett från flera håll omvittnat behov av lagregler på området, särskilt för de internationella vägtransporternas del. För parterna i avtal om godsbefordran som berör olika länder är det av betydelse att internationellt enhetliga regler gäller, så att de frakträttsliga frågorna blir bedömda på samma sätt, oavsett i vilket land en tvist blir föremål för prövning. Betydelsen av internationellt enhetliga regler på frakträttens område framgår inte minst av att samtliga de förut nämnda konventionerna om sjö-, luft- och järnvägsbefordran har fått en mycket bred anslutning. Också den nu aktuella konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg har visat sig fylla ett behov. Den har redan tillträtts av ett stort antal stater, däribland för svenska godstransporter så viktiga länder som Danmark, Förbundsrepubliken Tyskland, Polen och Nederländerna. En ytterligare utvidgning av kretsen av konventionsstater och därmed av konventionens tillämpningsområde kan förutses. För Sverige är det särskilt av betydelse att Norge kan väntas tillträda konventionen i en nära framtid.

Mot denna bakgrund måste det enligt min mening fordras mycket starka skäl för att Sverige även i fortsättningen skall stå utanför konventionen. I likhet med utredningen anser jag en sådan hållning försvarlig bara om det kan påvisas att konventionen innehåller bestämmelser som strider mot grundläggande svenska rättsprinciper. Så är dock inte fallet. Bestämmelserna om fraktsedeln överensstämmer nära med motsvarande regler i CIM och Warszawakonventionen. Reglerna i CMR om fraktförarens ansvarighet bygger på principer som redan är erkända i svensk frakträtt: objektivt ansvar med vissa särskilt angivna ansvarsfrihetsgrunder samt ansvarsbegränsning. Till den speciella frågan om betydelsen av att konventionens begränsningsregler är tvingande skall jag strax återkomma. Reklamations- och preskriptionsreglerna överensstämmer med motsvarande föreskrifter i CIM och inger inte några betänkligheter i sak. De processuella reglerna om bl. a. domsrätt och verkställighet av utländsk dom har fått en från svensk synpunkt i huvudsak tillfredsställande utformning, låt vara att parternas möjligheter att avtala om behörig domstol synes ha blivit onödigt kraftigt beskurna. Vissa erinringar kan göras också mot en del andra bestämmelser men rör inte frågor av principiell betydelse och bör enligt min mening inte inverka på bedömningen av frågan om Sveriges tillträde till konventionen.

Det är bara på en punkt som det kan finnas anledning att hysa mer allvarliga betänkligheter inför konventionens reglering. Det gäller föreskrif-

terna om begränsning av fraktförarens ansvarighet för realskada. Ersättningen skall enligt huvudregeln vara begränsad till ett belopp motsvarande ca 42 kr. per kilogram av det skadade eller förlorade godsets bruttovikt. Fraktföraren kan inte generellt åta sig ansvarighet för realskada med högre belopp än konventionen förskriver. Ett sådant avtalsvillkor är enligt art. 41 ogiltigt. Under remissbehandlingen har åtskilliga remissinstanser kritiserat denna ordning. För egen del biträder jag remissinstansernas uppfattning att regleringen på denna punkt är otillfredsställande och att man i stället bort lösa frågan på samma sätt som i konossementskonventionen och Warszawakonventionen, där begränsningsreglerna är dispositiva i den meningen att de kan frångås till lastägararens förmån och att ett generellt åtagande av en fraktförare att svara med högre ersättningsbelopp — t. ex. i form av ett i tryckta fraktsedelsformulär intaget villkor — blir gällande mot honom. Emellertid kan man inte bortse från att också CMR ger parterna vissa möjligheter att i det enskilda fallet bestämma en högre gräns för ansvarigheten. Om avsändaren i fraktsedeln anger ett högre värde på godset än som motsvarar konventionens begränsningsbelopp och erlägger särskilt överenskommen tilläggsavgift, gäller nämligen det angivna värdet i stället som gräns för ansvarigheten. Visserligen innebär kravet på att avsändaren avger en särskild deklaration om godsets värde och betalar tilläggsavgift en viss omgång. Olägenheterna bör dock inte överskattas. Den praktiska betydelsen av konventionens reglering på denna punkt torde dessutom i verkligheten vara begränsad. Enligt vad jag har inhämtat kan det genomsnittliga värdet av biltransporterat gods till och från utlandet f. n. beräknas understiga 4 kr. per kilogram och det torde endast undantagsvis förekomma att värdet överstiger konventionens begränsningsbelopp. Jag anser därför inte att de invändningar man på denna punkt kan göra mot konventionen bör tillmätas sådan vikt att Sverige av denna anledning skall avstå från att tillträda konventionen.

På nu anförda skäl förordar jag i likhet med utredningen och majoriteten av remissinstanserna att Sverige ratificerar konventionen.

Det kan möjligen ifrågasättas, om tidpunkten för ett svenskt tillträde till konventionen är lämpligt vald. Inom de nordiska kommittéerna pågår som nämnts arbetet med att utforma regler för inhemsk godsbefordran på väg. Arbetet är f. n. inriktat på att åstadkomma förslag till en för nationella och internationella vägtransporter gemensam lagstiftning. Kommittéerna beräknas kunna lägga fram förslag till sådan lagstiftning någon gång under år 1969. Under sådana förhållanden skulle det kunna göras gällande att Sveriges tillträde till konventionen och därav påkallade lagstiftningsåtgärder bör anstå i avbidan på att en för nationella och internationella vägfraktavtal gemensam lagstiftning kan genomföras.

Det bör emellertid beaktas att det redan förflutit mer än tio år sedan Sverige undertecknade konventionen. Inom ECE hyser man ett starkt in-

tesse för att Sverige snarast ratificerar konventionen. Detta sammanhänger med att förhandlingar om en revision av konventionen är nära förestående och att man är angelägen om bl. a. Sveriges deltagande i dessa förhandlingar. En förutsättning för att Sverige skall kunna delta aktivt i revisionsförhandlingarna är emellertid att vi har tillträtt konventionen, eftersom bara fördragsslutande stat har förslagsrätt vid revisionskonferenserna. Som har framgått av vad jag tidigare har sagt framstår vissa ändringar i konventionen som önskvärda från svensk synpunkt. Det vore därför olyckligt om vi genom att skjuta upp frågan om vårt tillträde till konventionen blir avskurna från möjligheten att aktivt verka för bättre lösningar. En annan viktig faktor i sammanhanget är att Danmark redan har tillträtt konventionen och att Norge torde ansluta sig till denna inom den närmaste tiden. Ett svenskt tillträde till konventionen skulle således bidra till ökad nordisk rättslikhet och därmed till att underlätta de inter-nordiska godstransporterna på väg. Jag anser därför att en svensk ratifikation av konventionen bör ske nu.

Lagstiftningsåtgärder med anledning av konventionen

Metoden för konventionens införlivande med svensk rätt

Utredningen

En svensk ratifikation av konventionen förutsätter att konventionens regler införlivas med vår lagstiftning. Vid överläggningarna mellan de nordiska kommittéerna har rätt enighet om att den lagstiftning som föranleds av konventionen så långt möjligt bör utformas så att den systematiskt ansluter till det mönster för rent nationell lagstiftning som är vedertaget i de nordiska länderna. Kommittéernas förslag innebär i enlighet härmed att konventionens regelsystem i sin helhet överförs — transformeras — till en fristående nationell lag. De lagförslag som har utarbetats av kommittéerna har härigenom kommit att i vissa hänseenden avvika från systematiken i konventionen. Sinsemellan överensstämmer de nordiska förslagen väl i fråga om både disposition och redaktionell utformning.

Departementschefen

När en konvention skall införlivas med nationell rätt kan man även inom ramen för det hos oss tillämpade s. k. dualistiska systemet i princip gå till väga på tre olika sätt. Man kan som utredningen i detta fall har föreslagit transformera konventionens innehåll till svensk lag och därvid använda den lagstiftningsteknik som är bruklig vid rent intern lagstiftning. Detta tillvägagångssätt är det som vanligen förekommer hos oss när det gäller kon-

ventioner på civilrättens område och det tillämpades t. ex. när den tidigare nämnda Warszawakonventionen och sedermera det till denna anknutna Haagprotokollet införlivades med svensk rätt. En annan metod är att konventionens regler i så gott som helt oförändrat skick tas upp i en intern lag. Exempel härpå erbjuder lagen den 1 juni 1912 (nr 69) om vissa internationella rättsförhållanden rörande äktenskaps rättsverkningar, vilken för- anleddes av Sveriges tillträde till 1905 års Haag-konvention rörande konflikter mellan olika lagar i fråga om vissa rättsverkningar av äktenskap. Ett i viss mån likartat tillvägagångssätt användes när konossementskonventionen införlivades med svensk rätt. Men man kan också förfara på det sättet att konventionen helt eller delvis utan transformering och genom en betydligt enklare lagstiftningsakt görs omedelbart tillämplig här i landet. Ett sådant förfarande har använts bl. a. i samband med att Sverige har tillträtt för- dragen om godsbeholdran på järnväg. I samband med vår anslutning till dessa fördrag har antagits endast en lag innehållande vissa offentlig- rättsliga bestämmelser om bl. a. svensk domsrätt och om verkställighet av ut- ländsk dom.

För att konventionsbestämmelser skall i oförändrat skick göras direkt tillämpliga som svensk lag bör krävas att de har en klar och någorlunda lättillgänglig utformning och att kompletterande nationella bestämmelser inte är nödvändiga i någon större utsträckning. CMR fyller enligt min mening båda dessa krav. Konventionen har terminologiskt och systematiskt en sådan utformning att den låter sig väl infoga i den svenska rättens regel- system. Det är därför i och för sig möjligt att välja vilken som helst av de metoder som jag har beskrivit.

Tiden är enligt min mening inte mogen för en allmän omläggning av det system som med bara enstaka undantag har tillämpats hittills hos oss och som innebär att internationella konventioner på privaträttens område trans- formeras till intern lag med användande av gängse lagstiftningsteknik. I förevarande fall anser jag emellertid att speciella skäl talar för att en enklare metod kommer till användning.

De nordiska utredningarna kommer inom en relativt snar framtid med all sannolikhet att lägga fram förslag till gemensam lagstiftning om nationella och internationella vägfraktavtal. Om man nu efter transformering av kon- ventionen genomför en fullständig lag om det internationella vägfraktavtalet, kommer denna lag troligen inom bara några år att få ersättas av en ny lag, omfattande också nationella vägfraktavtal. I fråga om de internationella transporterna kommer en sådan lag visserligen inte att innebära några för- ändringar i sak. Såväl för de enskilda personer vilka berörs av lagstiftningen som för de lagstiftande och rättstillämpande organen framstår det emellertid som föga rationellt — bl. a. från arbetsekonomisk synpunkt — att en om- fattande lagstiftning på ett och samma ämnesområde genomförs två gånger med bara några års mellanrum.

Jag anser det med hänsyn till dessa förhållanden lämpligast att konventionens regler görs omedelbart tillämpliga i Sverige genom en särskild lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen och att i denna lag i övrigt tas upp endast sådana bestämmelser som är nödvändiga för att fylla ut konventionens regelsystem. Härvid utgår jag från att när frågan om lagstiftning angående det nationella vägfraktavtalet aktualiseras en förutsättningslös prövning sker huruvida en slutgiltig lagstiftning om det internationella vägfraktavtalet bör ske i andra former.

Med den lösning som jag nu har förordat blir det inte möjligt att i form av en specialmotivering till enskilda lagbestämmelser på vanligt sätt närmare ange innebörden av de regler som föreslås. Jag kommer därför i stället att i ett följande avsnitt lämna en detaljerad redogörelse för de enskilda konventionsbestämmelserna och i anslutning därtill vissa kommentarer till dessa.

Huvuddragen av lagstiftningen

Departementschefen

I den särskilda lagen i anledning av Sveriges tillträde till konventionen bör inledningsvis tas upp bestämmelse av innebörd att konventionen skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i den särskilda lagen, gälla som svensk lag. Som jag tidigare har nämnt får art. 1 i konventionen uppfattas som en internationellt-privaträttslig regel, som innebär att konventionen inom sitt sakliga tillämpningsområde skall tillämpas utan hinder av vad som annars skulle följa av allmänna internationellt-privaträttsliga regler. Eftersom konventionens regelsystem görs omedelbart tillämpligt i Sverige finns det enligt min mening ingen anledning att som utredningen har föreslagit göra undantag från denna internationellt-privaträttsliga reglering för det fall att allmänna internationellt-privaträttsliga regler hänvisar till lagen i annan konventionsstat.

Konventionen öppnar möjlighet för två eller flera konventionsstater att sinsemellan överenskomma att gemensam gränstrafik skall undantas från konventionens tillämpning (art. 1 femte stycket). Det synes med hänsyn till de internordiska förhållandena lämpligt att sådana överenskommelser kan träffas med våra grannländer utan onödig omgång. Kungl. Maj:t bör därför i lagen bemyndigas att ingå överenskommelse av detta slag. Motsvarande fullmaktsbestämmelse finns i den danska lagen (§ 1 stk. 4), och i Norge torde man enligt vad jag har inhämtat komma att föreslå att en sådan bestämmelse tas upp i den norska lagen.

Jag anser däremot inte att bestämmelsen i art. 1 femte stycket om att två eller flera konventionsstater kan avtala att fraktsedel som är bärare av rätt till godset får användas vid transporter som utförs uteslutande inom

deras territorier bör föranleda någon motsvarande fullmaktsbestämmelse. På den punkten överensstämmer mitt förslag med den danska lagen och det norska kommittéförslaget.

I vissa frågor har konventionen uttryckligen överlämnat den rättsliga regleringen till konventionsstaternas nationella lagstiftning. I det följande skall därför närmare övervägas i vad mån eller på vilket sätt en reglering av sådana frågor bör ske i den nya lagen.

Enligt art. 5 första stycket får fraktförarens och avsändarens underskrifter på fraktsedeln vara tryckta eller ersättas med stämplor, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas medger det. Utredningen har föreslagit att sådant förfarande skall vara tillåtet när fraktsedel upprättas i Sverige. Förslaget har inte rönt erinringar under remissbehandlingen och bör enligt min mening godtas. Föreskrift i detta hänseende bör tas upp i lagen.

Enligt art. 16 tredje stycket kan fraktföraren sälja godset i vissa fall när fraktavtalet inte kan fullgöras eller godset inte kan utlämnas på bestämmelseorten. För sådant fall föreskrivs i art. 16 femte stycket att förfarandet vid försäljning bestäms enligt lag eller sedvana på den ort där godset finns. Utredningen har ansett att föreskrifter bör meddelas om förfarandet när gods som finns i Sverige skall säljas enligt dessa konventionsbestämmelser och har föreslagit bestämmelser om att försäljning skall ske på offentlig auktion eller på annat betryggande sätt och att fraktföraren såvitt möjligt skall i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Bestämmelser av motsvarande innebörd finns i 103 och 116 §§ sjölagen och i 56 § järnvägstrafikstadgan. Utredningens förslag har godtagits av remissinstanserna och även jag anser förslaget lämpligt. Föreskrifter i ämnet bör tas upp i lagen.

Om fraktföraren har betalat ersättning för gods som kommit bort och som skall anses ha gått förlorat men godset sedermera kommer till rätta, får fraktföraren enligt art. 20 fjärde stycket förfoga över godset enligt lagen på den ort där godset finns, under förutsättning antingen att den som uppbar ersättningen inte därvid har begärt att bli underrättad för den händelse godset kommer till rätta eller inte låtit sig avhöra inom 30 dagar efter det han fått sådan underrättelse eller att godset kommer till rätta först efter det att ett år förflutit från den dag då ersättningen betalades.

I svensk frakträtt finns f. n. inte några regler om fraktförarens rätt att förfoga över tillrättakommet gods för vilket han har utgett ersättning. Varken sjölagen eller luftfartslagen innehåller några bestämmelser i ämnet. Enligt 84 § 1925 års järnvägstrafikstadga hade järnväg rätt att fritt förfoga över tillrättakommet gods, om den som mottagit ersättning för godset inte därvid förbehållit sig att bli underrättad för den händelse godset skulle komma till rätta eller efter erhållen underrättelse inte yrkat att få det utlämnat till sig men bestämmelsen saknar motsvarighet i 1966 års järnvägstrafikstadga. Trots att CIM i art. 30 § 4 innehåller en bestämmelse som helt

överensstämmer med regeln i CMR art. 20 fjärde stycket, har någon föreskrift i ämnet inte tagits upp i 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM.

Utredningen har under hänvisning till den ovisshet som råder i fråga om svensk frakträtts ståndpunkt i detta hänseende ansett att frågan för landsvägstransporternas del bör regleras i lag. Enligt utredningen inger det inte några betänkligheter att tillerkänna fraktföraren oinskränkt förfoganderätt till godset i fall då den som har fått ersättning inte har begärt att bli under rättad om godset kommer till rätta eller efter att ha fått sådan under rättelse har förhållit sig passiv under 30 dagar. Däremot är det enligt utredningen tveksamt, om enbart den omständigheten att godset har kommit till rätta senare än inom ett år efter det ersättningen betalades bör medföra att fraktföraren får fritt förfoga över godset. Utredningen anser dock att detta bör kunna godtas, bl. a. med hänsyn till att mottagare eller avsändare alltid har möjlighet att bevara sin rätt till godset genom att underlåta att begära ersättning för förlust av godset. Förbehåll bör dock enligt utredningen ske för den rätt till godset som kan tillkomma tredje man, t. ex. en försäkringsgivare. I enlighet med dessa överväganden har utredningen föreslagit en bestämmelse av innehåll, att fraktföraren i de fall som avses i art. 20 fjärde stycket i konventionen får förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt (28 § tredje stycket i utredningens förslag). Bestämmelsen har lämnats utan erinran under remissbehandlingen.

För egen del anser jag emellertid att f. n. frågan inte heller på detta område bör regleras i lag. Det är svårt att ange förutsättningarna för fraktförarens förfoganderätt på ett sådant sätt, att tillämpningen av en bestämmelse i ämnet leder till sakligt tillfredsställande resultat i varje enskilt fall. Det praktiska behovet av en legislativ reglering torde emellertid inte vara särskilt stort. Jag anser därför att det tills vidare bör överlämnas till rättstillämpningen att avgöra hithörande frågor under hänsynstagande till omständigheterna i varje särskilt fall. Spörsmålet kan komma att aktualiseras på nytt i samband med en lagstiftning om det nationella vägfraktavtalet.

Konventionen innehåller också vissa bestämmelser av rent offentlighetsrättslig natur. Av dessa torde endast reglerna om domsrätt och om verkställighet av domar behöva föranleda särskilda lagbestämmelser.

I art. 31 första stycket föreskrivs att talan rörande befordran som är underkastad konventionen får väckas endast vid sådan domstol i fördragslutande stat som parterna har utsett genom överenskommelse samt 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 togs emot av fraktföraren eller bestämmelseorten är belägen. Enligt art. 39 andra stycket gäller särskilda regler i fråga om regressanspråk som någon av de olika fraktförarna vid genomgångstransport riktar mot en eller flera av de övriga. Har en av fraktförarna betalat er-

sättning, kan han enligt denna bestämmelse väcka regresstalan mot de övriga vid domstol i stat där någon av dem har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet har slutits. Talan kan väckas vid samma domstol mot samtliga övriga fraktförare. Konventionen reglerar, med sist angivna undantag, bara frågan i vilken stat talan får väckas. Det ankommer på de enskilda konventionsstaterna att bestämma vilken eller vilka domstolar som skall vara behöriga.

Det måste givetvis finnas interna svenska forumregler som tillägger svensk domstol behörighet i samtliga de fall då talan enligt konventionen kan väckas i Sverige. För flertalet fall är forumreglerna i 10 kap. rättegångsbalken (RB) tillfyllest. 10 kap. 16 § RB tillgodoser kravet att talan skall kunna väckas vid domstol som parterna anvisat genom s. k. prorogationsavtal. I motsats till detta lagrum innehåller visserligen art. 31 i konventionen ingen föreskrift om att prorogationsavtal skall vara skriftligt. Detta kan dock inte tolkas så att muntligt avtal måste godtas. Konventionen får anses ha överlämnat frågan om prorogationsavtalets form till nationell lagstiftning. Konventionens regler om att talan får väckas i stat där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet har slutits motsvaras av bestämmelserna i 10 kap. 1, 4 och 5 §§ RB. Att gemensam regresstalan mot flera fraktförare kan väckas vid domstol som är behörig att ta upp talan mot någon av dem följer av 10 kap. 14 § RB. Det finns däremot inte någon bestämmelse i RB som anvisar behörigt forum, när talan väcks i Sverige på den grund att orten för godsets mottagande för befordran eller bestämmelseorten ligger här. I den särskilda lagen i anledning av Sveriges tillträde till CMR bör därför tas upp bestämmelse att talan som avses i art. 31 första stycket i konventionen får väckas vid domstolen på den ort där godset togs emot för befordran eller på bestämmelseorten.

Enligt bestämmelsen i art. 31 femte stycket får säkerhet för kostnad i rättegång om befordran, som är underkastad konventionen, inte krävas av någon som är medborgare i konventionsstat och har sitt hemvist eller idkar rörelse med fast driftställe i sådan stat. Med hänsyn till denna bestämmelse bör Kungl. Maj:t med stöd av 3 § lagen den 19 november 1886 (nr 84 s. 14) angående skyldighet för utländsk man att i rättegång vid svensk domstol mot inländsk man ställa borgen för kostnad och skada förordna om undantag från lagens bestämmelser för de fall som avses i berörda konventionsbestämmelse.

Konventionen innehåller i art. 31 tredje och fjärde styckena vissa bestämmelser av innebörd att dom som har meddelats av domstol i konventionsstat med anledning av talan rörande befordran som är underkastad konventionen skall kunna verkställas i annan konventionsstat, när den har blivit verkställbar i domstolslandet och så snart de formföreskrifter som gäller i verkställighetslandet har blivit uppfyllda. I samma stycke av artikeln

föreskrivs också uttryckligen att sådana formföreskrifter inte får innefatta möjlighet att ompröva själva saken.

I överensstämmelse med vad utredningen har föreslagit bör sådana formföreskrifter som avses i denna konventionsbestämmelse meddelas för det fall att verkställighet av dom som har meddelats av domstol i annan konventionsstat söks i Sverige. Föreskrifterna bör i allt väsentligt utformas efter mönster av motsvarande bestämmelser i 6—8 §§ 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM och i 38 § atomansvarighetslagen den 8 mars 1968 (nr 45).

Den nya lagstiftningen föranleder inte några följdändringar i gällande lagstiftning.

I enlighet med vad jag nu har anfört har inom justitiedepartementet upprättats förslag till *lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg*. Förslaget torde få fogas vid statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Angående de särskilda bestämmelserna i konventionen och lagförslaget vill jag anföra följande.

De särskilda bestämmelserna i konventionen

KAPITEL I

Tillämpningsområde

Art. 1

Enligt *första stycket första punkten* är konventionen tillämplig på varje avtal om godsbefordran på väg, när befordringen sker mot vederlag och orten för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten — såsom dessa orter har angetts i avtalet — är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena är konventionsstat. Enligt *andra punkten* gäller detta oavsett avtalsparternas hemvist eller nationalitet.

Bestämmelsen innebär att det för konventionens tillämplighet är avgörande — förutom att ersättning för befordringen skall utgå — att transporten enligt avtalet skall ske mellan skilda stater, varav åtminstone den ena är konventionsstat. Har befordringen faktiskt upphört innan fordonet lämnat den stat där godset tagits emot för befordran, t. ex. därför att fordonet med tillhörande last blivit totalförstört, är konventionen ändå tillämplig. Däremot gäller konventionen inte om orten för godsets mottagande och be-

stämmelseorten är belägna i samma stat, även om en del av transporten går genom en annan stat.

Som tidigare har nämnts får första stycket uppfattas som en internationellt-privaträttslig regel, vilken träder i stället för sådana annars tillämpliga regler som skulle ha medfört att annan stats lag blivit tillämplig på tvist angående befordringen.

Enligt *andra stycket* skall med uttrycket fordon förstås motorfordon, sammansatt fordon, släpfordon och påhängsvagn som avses i art. 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.

CMR gäller enligt uttrycklig föreskrift i art. 1 *tredje stycket* också när befordran som faller inom dess tillämpningsområde utförs av stater eller statliga inrättningar eller organisationer.

I *fjärde stycket* föreskrivs undantag från konventionens tillämpningsområde beträffande vissa befordringar. Konventionen gäller inte postbefordran som utförs enligt internationella överenskommelser om sådan befordran och inte heller begravningstransport eller befordran av flyttsaker.

Enligt *femte stycket* gäller som huvudregel att konventionsstaterna inte får sinsemellan sluta avtal som innebär avvikelser från konventionens reglering. Det har dock öppnats möjlighet för staterna att undanta gemensam gränstrafik från konventionens tillämpningsområde. Någon anvisning om vad som innefattas i begreppet gränstrafik lämnar inte konventionen, och det får därför anses överlämnat åt konventionsstaterna att genom överenskommelser närmare avgränsa tillämpningsområdet för eventuella undantag. Vidare kan fördragsslutande stater sinsemellan avtala att fraktsedel, som är bärare av rätt till godset, får användas vid befordran som utförs uteslutande inom deras territorier. Denna bestämmelse skall ses i belysning av att fraktsedel enligt bestämmelserna i kap. III i konventionen inte har karaktären av värdepapper.

Art. 2

För det fall att fordon med pålastat gods under en del av befordringen fraktas ombord på fartyg, järnvägsvagn eller luftfartyg (till sjöss, med järnväg, på inlandsvattenväg eller med luftfartyg) innehåller denna artikel en delvis komplicerad reglering.

Under förutsättning att godset under befordringen med det andra transportmedlet inte lossas från vägfordonet eller godset enligt art. 14 lossas från fordonet i lastägarens intresse på grund av att hinder har uppstått att fullgöra avtalet på det sätt fraktsedeln föreskriver, är konventionen enligt *första stycket första punkten* tillämplig också på denna del av befordringen. I fråga om vägfraktförarens ansvarighet föreskrivs ett undantag från denna huvudregel i *första stycket andra punkten*. Om det blivit styrkt att realskada eller dröjsmål med godsets utlämnande inte har orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan beror på en händelse som kunnat in-

träffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet, tillämpas vid bestämmande av vägfraktförarens ansvarighet mot lastägaren i stället för konventionens regler de tvingande lagregler som gäller för befordran av gods med det andra transportmedlet och som skulle ha tillämpats för fraktföraren av detta transportmedel om avsändaren hade träffat avtal direkt med denne om transport av enbart godset. Saknas sådana tvingande lagregler, bestäms emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt konventionen.

Bestämmelsen i första punkten innebär bl. a. att fraktföraren gentemot lastägaren svarar även för fel eller försummelse av den andre fraktföraren eller hans folk. Med reglerna i andra punkten har man sökt åstadkomma en ordning som generellt skall medföra att den ersättning vägfraktföraren har att utge till lastägaren skall motsvara vad han regressvis kan kräva ut av den andre fraktföraren. Huruvida detta resultat uppnås i det särskilda fallet blir emellertid beroende av flera omständigheter, bl. a. innehållet i det avtal som vägfraktföraren slutit med den andre fraktföraren.

Av förarbetena till konventionen framgår att med uttrycket tvingande lagregler avses inte bara regler som är tvingande för båda parterna i avtalet utan också sådana som kan åberopas bara av den ena parten. Som exempel på regler av det sistnämnda slaget kan nämnas bestämmelserna om begränsning av fraktförarens ansvarighet i 1936 års lag i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (Haag-lagen) och i 9 kap. luftfartslagen, vilka innebär att förbehåll som inskränker fraktförarens ansvarighet eller föreskriver lägre ansvarsbelopp än som anges i resp. lag är ogiltigt.

Om vägfraktföraren är fraktförare också med avseende på det andra transportmedlet, skall enligt *andra stycket* hans ansvarighet bestämmas med tillämpning av reglerna i första stycket och så som om verksamheten som vägfraktförare och verksamheten som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet hade utövats av två skilda personer. Om i ett sådant fall befodringsavtal har slutits mellan lastägaren och fraktföraren också rörande befordringen på det andra transportmedlet, torde lastägaren, när det gäller sådan skada under denna del av befordringen som enligt första stycket är underkastad CMRs ersättningsregler, kunna åberopa antingen de ansvarsregler som gäller för det andra transportmedlet eller CMRs regler och således välja de regler som är förmånligast för honom. Men han kan givetvis inte få ersättning med högre belopp än som motsvarar den lidna skadan.

KAPITEL II

*Personer för vilka fraktföraren ansvarar**Art. 3.*

Denna artikel innehåller bestämmelse om fraktförarens ansvar för sina anställda och andra medhjälpare. Fraktföraren är ansvarig för handling eller underlåtenhet i tjänsten av sina anställda och av annan person som han anlitar för befordringen. Han svarar i sådant fall på samma sätt som för egen handling eller underlåtenhet.

Bestämmelsen innebär att fraktföraren svarar också för s. k. självständiga medhjälpare. En förutsättning härför är dock att medhjälparen anlits just för befordringen i fråga och att han handlat i tjänsten, dvs. vid fullgörande av sitt uppdrag i samband med befordringen. Vad som skall krävas i dessa hänseenden torde få avgöras med tillämpning av de allmänna grundsatserna för principalansvar i tillämplig nationell lag. Vad som här föreskrivs om principalansvarets omfattning gäller självfallet bara anspråk som grundas på konventionens ansvarsregler. Grundas kravet på andra skadestandsregler i nationell lag gäller den lagens allmänna regler om principalansvar.

KAPITEL III

*Slutande och fullgörande av fraktavtal**Art. 4.*

Artikeln innehåller föreskrift om att fraktavtalet skall bekräftas genom fraktsedel. Om fraktsedel inte har upprättats eller inte har föreskrivet innehåll eller har förkommit, inverkar detta inte på frågan om avtal har kommit till stånd eller om avtalet är giltigt, och avtalet förblir underkastat bestämmelserna i konventionen.

Konventionen reglerar inte förutsättningarna för att ett giltigt fraktavtal skall ha kommit till stånd. Hithörande frågor får bedömas enligt tillämplig nationell lag med iakttagande av den uttryckliga föreskriften att upprättande av fraktsedel inte är en förutsättning för avtalets giltighet. Kan det visas att giltigt fraktavtal har slutits, blir avtalet underkastat konventionens regler, även om fraktsedel inte har utfärdats eller inte har föreskrivet innehåll. En fraktförare kan således inte kringgå konventionens tvingande ansvarsregler genom att underlåta att utfärda fraktsedel.

Fraktsedeln är som nämnts inte såsom konossementet bärare av rättigheten till godset och har således inte karaktären av värdepapper. I likhet med fraktsedel som utfärdas enligt Warszawakonventionen eller CIM gäller emellertid fraktsedel enligt CMR som bevis om villkoren i fraktavtalet och om fraktförarens mottagande av godset. Som har nämnts vid art. 1 kan dock två eller flera konventionsstater sinsemellan överenskomma att fraktsedel, som är bärare av rätt till godset, får användas vid befordran som utförs uteslutande inom deras territorier.

Art. 5.

Artikeln innehåller i *första stycket* vissa bestämmelser om utställande av fraktsedel. Fraktsedel skall upprättas i tre originalexemplar som skall undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna får vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämplat under förutsättning att lagen i den stat där fraktsedeln har upprättats tillåter detta. Bestämmelse i detta hänseende har tagits upp i 3 § förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen. Paragrafen berörs närmare i det följande.

Det första exemplaret av fraktsedeln skall överlämnas till avsändaren, det andra följa med godset och det tredje behållas av fraktföraren. Att det skall utställas tre originalexemplar av fraktsedeln hindrar inte att något eller några av dessa exemplar utgörs av maskinskrifts- eller fotokopior. Alla tre exemplaren måste dock vara undertecknade.

Om godset skall lastas på skilda fordon eller det är fråga om skilda gods- slag eller om skilda partier, kan avsändaren eller fraktföraren enligt *andra stycket* fordra att skilda fraktsedlar utfärdas för varje fordon, godsslag eller parti. Bestämmelsen torde innebära att tre originalfraktsedlar skall utställas för varje enhet.

Art. 6.

Denna artikel innehåller bestämmelser om fraktsedelns innehåll.

Enligt *första stycket a)*—*i)* skall fraktsedeln alltid innehålla uppgifter om ort och dag för dess utfärdande, om avsändarens, fraktförarens och mottagarens namn och adress, om ort och dag för godsets mottagande och om bestämmelseorten, samt vissa närmare angivna uppgifter om godset och om kostnader som är hänförliga till befordringen. Under *j)* föreskrivs att fraktsedeln skall innehålla erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter. Slutligen skall fraktsedeln enligt bestämmelse i *första stycket k)* innehålla meddelande att befordringen är underkastad bestämmelserna i konventionen utan hinder av att annat kan vara avtalat. Denna bestämmelse skall ses mot bakgrunden av att konventionen är tillämplig

även på befordran mellan konventionsstat och icke-konventionsstat och att talan om befordran som är underkastad konventionen under vissa förutsättningar kan väckas i en icke-konventionsstat (art. 31). Väcks sådan talan i konventionsstat skall domstolen enligt vad som har påpekats vid art. 1 tillämpa konventionens materiella regler. Men om talan väcks i en icke-konventionsstat, kan det tänkas att domstolen med tillämpning av domstolslandets internationellt-privaträttsliga regler finner att *lex fori* eller lagen i en annan icke-konventionsstat skall tillämpas som materialstatut. Detta kan leda till att tvisten blir löst på ett annat sätt än som skulle ha blivit fallet om den prövats av domstol i konventionsstat. Den nu förevarande bestämmelsen har tillkommit för att man i möjligaste mån skall undvika sådana konsekvenser. Meddelandet i fraktsedeln om konventionens tillämplighet får vid tvist om avtalet karaktären av en partsöverenskommelse om tillämplig lag, som gör det möjligt för domstol i en icke-konventionsstat att tillämpa konventionen, oavsett vad som annars skulle följa av allmänna internationellt-privaträttsliga regler.

Enligt *andra stycket* skall fraktsedeln i förekommande fall också innehålla uppgifter om förbud mot omlastning (*a*), de kostnader som avsändaren åtar sig att betala (*b*), efterkravsbelopp som skall uppbäras vid godsets utlämnande (*c*), godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen (*d*), avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset (*e*), avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord (*f*) samt förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren (*g*).

Enligt *tredje stycket* kan parterna i fraktsedeln ta in de ytterligare uppgifter som de anser påkallade.

Art. 7.

Artikeln innehåller bestämmelser om ansvarigheten för att fraktsedeln innehåller oriktiga eller ofullständiga uppgifter.

Flertalet av de uppgifter som enligt art. 6 skall inflyta i fraktsedeln avser förhållanden som avsändaren ensam känner till. Det föreskrivs därför i *första stycket a)*—*b)* att avsändaren skall — med vissa undantag — svara för all kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren genom att uppgift som nämns i art. 6 första eller andra stycket är oriktig eller ofullständig. På motsvarande sätt svarar avsändaren enligt *första stycket c)* för oriktighet eller ofullständighet hos annan uppgift eller anvisning som han lämnar för fraktsedelns upprättande eller för att införas i denna. De nyss antydda undantagen gäller till en början uppgifterna om ort och dag för fraktsedelns utfärdande, om fraktförarens namn och adress samt om kostnader som är hänförliga till befordringen (art. 6 första stycket *a*), *c*) och *i*). Det ligger givetvis närmast till hands att fraktföraren ser till att dessa uppgifter förs

in på fraktsedeln. Om fraktsedeln i något av dessa hänseenden blivit oriktig eller ofullständig, kan fraktföraren inte få ersättning av avsändaren för kostnad eller skada som tillskyndas honom till följd därav.

I praktiken förekommer det inte sällan att fraktföraren tillhandahåller formulär till fraktsedel och att han själv fyller i detta efter anvisning från avsändaren. Bestämmelsen i *andra stycket* att fraktföraren, om annat inte visas, anses ha handlat för avsändarens räkning, när han i fraktsedeln har fört in uppgift eller anvisning som avses i första stycket, innebär emellertid att det saknar betydelse vid tillämpning av ansvarsreglerna i första stycket vem av parterna som faktiskt har skrivit ut fraktsedeln.

Fraktföraren har vidare ansetts böra svara för att fraktsedeln innehåller meddelande om att befordringen skall vara underkastad bestämmelserna i konventionen (art. 6 första stycket k), och reglerna i första stycket om ansvarighet för avsändaren omfattar därför inte sådant meddelande. I stället föreskrivs i *tredje stycket*, att om sådant meddelande saknas, fraktföraren svarar för all kostnad och skada som därigenom tillskyndas den som äger förfoga över godset. Som har berörts vid art. 6 kan sådan kostnad och skada uppkomma genom att domstol i icke-konventionsstat på en tvist om befordran som omfattas av konventionen tillämpar annan lag än lag som överensstämmer med konventionen. Men svårigheten att påvisa att domstolen skulle ha tillämpat konventionen eller lag som överensstämmer med denna, om meddelandet hade tagits in i fraktsedeln — eller med andra ord att det föreligger adekvat kausalitet mellan det uteblivna meddelandet och skadan — kommer möjligen att i viss mån förringa det praktiska värdet av bestämmelsen.

I övrigt reglerar konventionen inte vilka rättsverkningar som följer av att fraktsedeln över huvud taget inte innehåller uppgift som föreskrivs i art. 6 första eller andra stycket. Har parterna avtalat sådana särskilda villkor som nämns i art. 6 andra stycket utan att dessa har tagits in i fraktsedeln, innebär visserligen bestämmelsen i art. 9 att fraktsedeln utgör prima-facie-bevis i fråga om avtalsvillkoren, men part som gör gällande att villkor som inte angetts i fraktsedeln dock avtalats kan föra motbevisning härom. I övrigt får rättsverkningarna av att föreskriven uppgift inte förts in i fraktsedeln bedömas enligt allmänna grundsatser, under hänsynstagande givetvis till grunderna för de uttryckliga ansvarsreglerna i art. 7.

Art. 8.

Artikeln innehåller regler om fraktförarens skyldighet att undersöka godset.

Enligt *första stycket* skall fraktföraren när han tar emot godset undersöka *dels* riktigheten av uppgifterna i fraktsedeln om antalet kollin samt dessas märkning och nummer (*a*), *dels* godsets och förpackningens synliga till-

stånd (b). *Andra stycket* innehåller regler om förbehåll från fraktförarens sida. Kan fraktföraren inte med skäligen medel undersöka riktigheten av fraktsedelns uppgifter om kollinas antal, märkning och nummer, skall han teckna förbehåll härom på fraktsedeln och därvid också ange grunden för förbehållet. Han skall också ange grunden för varje förbehåll som han gör beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd. Slutligen föreskrivs att förbehåll inte gäller mot avsändaren, om denne inte uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln. Enligt *tredje stycket* kan avsändaren fordra att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt kollinas innehåll. I sådant fall kan fraktföraren kräva ersättning för de kostnader som undersökningen medför. Resultatet av undersökningen skall antecknas på fraktsedeln.

Bestämmelserna i första och andra styckena om fraktförarens skyldighet att undersöka godset och att på fraktsedeln göra de anteckningar som undersökningen föranleder sammanhänger med att konventionen tillägger fraktsedeln viss bevisverkan. Enligt art. 9 skall nämligen fraktsedeln, om annat inte styrks, gälla som bevis för att fraktföraren har tagit emot godset sådant detta har beskrivits i fraktsedeln. En sådan reglering är vanlig också i andra frakträttsliga sammanhang. Den syftar till att underlätta bevisningen när det påstås att godset har skadats under transporten. Den större trygghet för köparen vid internationellt distansköp som detta medför underlättar i sin tur en ordning, enligt vilken säljaren mot överlämnande av fraktsedeln kan få betalning för godset, t. ex. genom rembours, redan innan godset har tagits emot av köparen.

Fraktförarens undersökningsplikt beträffande kollinas antal, märkning och nummer bortfaller enligt andra stycket första punkten om undersökningen inte kan göras med de medel fraktföraren skäligen bör använda. Vad som skall anses skäligt i det hänseendet får bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. Bedömningen måste emellertid ske med beaktande av att fraktföraren i detta fall — i motsats till vad som gäller i fråga om den särskilda undersökning som avsändaren kan begära enligt tredje stycket — inte är berättigad till någon ersättning för undersökningens utförande.

Skyldigheten att undersöka godset och förpackningen är inte på motsvarande sätt begränsad till vad som kan ske med anlitande av skäligen medel. Omfattningen av undersökningsplikten bestäms i stället genom föreskriften att den behöver avse bara godsets och förpackningens synliga tillstånd ("the apparent condition"). Med detta uttryck torde avses att undersökningsplikten gäller inte bara förhållanden som kan iakttas med synsinnets hjälp utan över huvud taget vad som är märkbart vid en utvärtes granskning. Sålunda bör t. ex. lukter som ger vid handen att godset är förskämt föranleda anteckning i fraktsedeln.

Bestämmelsen i andra stycket andra punkten att fraktföraren skall ange

grunden för sina förbehåll innebär krav på att motiveringen skall innehålla ett konkret skäl för förbehållet, låt vara att den av naturliga skäl måste göras kortfattad. En anteckning på fraktsedeln av innehåll att fraktföraren helt allmänt gör förbehåll beträffande godsets och förpackningens tillstånd saknar verkan. För att ett förbehåll som fraktföraren har gjort skall bli gällande mot avsändaren krävs vidare att avsändaren uttryckligen har godkänt förbehållet på fraktsedeln. Det torde i allmänhet inte vara tillräckligt med den underskrift avsändaren alltid skall teckna på fraktsedeln, utan det torde krävas en särskild påteckning, t. ex. i form av en signatur i omedelbar anslutning till förbehållet eller annat uttryckligt godkännande av detta.

Fraktsedeln har enligt art. 9 inte bevisverkan i fråga om de uppgifter om godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd eller om kollinas innehåll som fraktsedeln skall innehålla enligt art. 6 första stycket h) resp. f). Avsändaren kan emellertid enligt tredje stycket av nu förevarande artikel kräva att fraktföraren mot särskild ersättning undersöker godset också i dessa hänseenden. Anteckning på fraktsedeln om resultatet av undersökningen bör ske även om undersökningen inte visar annat än att avsändarens uppgifter är riktiga.

Art. 9.

I denna artikel regleras fraktsedelns bevisverkan.

Enligt *första stycket* gäller fraktsedeln som bevis om att fraktavtal har slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset, såvida annat inte styrks. Har fraktföraren inte på fraktsedeln tecknat förbehåll och angett grunden för detta, skall enligt *andra stycket* godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren tog emot godset, samt antalet kollin och deras märkning och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln, allt under förutsättning att annat förhållande inte blir styrkt.

Bestämmelsen i andra stycket innebär att den bevispresumption som konventionen tillerkänner fraktsedeln i där nämnda hänseenden inte gäller, om fraktföraren har tecknat ett motiverat förbehåll på fraktsedeln. Om avsändaren har godkänt förbehållet, torde de uppgifter som förbehållet innehåller utan vidare få tas för goda, såvida godkännandet inte visas vara en ogiltig rättshandling.

Art. 10.

Artikeln innehåller regler om ansvarighet för skada som uppkommer under transporten genom bristfällig förpackning av godset. Avsändaren svarar mot fraktföraren för sådan skada på person, materiel eller annat gods som uppkommer genom bristfällig förpackning av godset samt för

därav föranledda kostnader. Han går emellertid fri från ansvarighet, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren när denne tog emot godset och fraktföraren ändå underlät att göra förbehåll.

Avsändarens ansvar enligt artikeln är objektivt och inträder således oberoende av om avsändaren gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Ansvariet omfattar inte bara skada som drabbar fraktföraren direkt utan också skada som tillskyndas tredje man, t. ex. annan lastägare, och som fraktföraren blir skyldig att ersätta.

Art. 11.

I denna artikel tas upp bestämmelser om skyldighet för avsändaren att ställa vissa handlingar för tullbehandling o. d. till fraktförarens förfogande och om avsändarens och fraktförarens ansvarighet för dessa handlingar och deras innehåll.

För uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttas, innan godset utlämnas till mottagaren, skall avsändaren enligt *första stycket* foga erforderliga handlingar till fraktsedeln eller ställa dem till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär. Enligt *andra stycket* är fraktföraren inte skyldig att undersöka om de handlingar och upplysningar som avsändaren lämnar till honom är riktiga eller fullständiga, och avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, om fel eller försummelse inte ligger fraktföraren till last. Enligt *tredje stycket* svarar fraktföraren som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller som har överlämnats till honom går förlorade eller används oriktigt, men den ersättning som han kan ha att utge får inte överstiga det belopp som skulle ha utgått om godset hade gått förlorat.

Som framgår av art. 6 andra stycket g) skall fraktsedeln innehålla en förteckning över de handlingar som överlämnas till fraktföraren. Bara de handlingar som sålunda omnämns i fraktsedeln synes enligt ordalydelsen i tredje stycket omfattas av fraktförarens ansvarighet. Fraktföraren torde emellertid kunna bli ansvarig enligt allmänna regler, om handlingen inte har angetts i fraktsedeln, men motparten måste i sådant fall givetvis styrka att handlingen har överlämnats till fraktföraren.

Bestämmelsen att fraktföraren skall vara ansvarig som en kommissionär, om handling går förlorad eller används oriktigt, ger inte klart besked om vilket lands lag som skall läggas till grund vid bedömningen av ansvarighetens omfattning. Den frågan torde därför få besvaras med ledning av allmänna internationellt-privaträttsliga regler. För svensk rätts del gäller enligt 17 § kommissionslagen att kommittenten äger rätt till ersättning för skada som tillskyndas honom genom att kommissionären visar försumlighet

honom på bestämmelseorten. Innehav av fraktsedeln är emellertid en garanti mot att avsändare eller mottagare under transporten ger nya anvisningar beträffande godset, t. ex. anger annan mottagare eller ny bestämmelseort. Däremot kan innehavaren av fraktsedeln inte enbart i kraft av innehavet hindra att godset utlämnas till mottagaren på bestämmelseorten.

Underlåter fraktförare att efterkomma anvisning som har meddelats i enlighet med artikelns bestämmelser eller utför han sådan anvisning utan att begära att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är han enligt *sjunde stycket* ansvarig för skada som uppkommer därigenom. Utredningen har ansett att när det i konventionstexten sägs att fraktföraren är ansvarig gentemot "the person entitled to make a claim" resp. "l'ayant droit du prejudice" detta uttryck bör översättas med "den som äger förfoga över godset". I regel torde också de skador som avses med bestämmelsen drabba den som har rätt att förfoga över godset. Det kan emellertid inträffa, att skada tillfogas annan person. Om t. ex. vid ett distansköp mottagaren har fått första fraktsedelsexemplaret i sin hand mot erläggande av köpeskillingen men fraktföraren trots detta har efterkommit avsändarens anvisning om annan mottagare, kan den ursprunglige mottagaren lida skada. I sådant fall torde han enligt förevarande bestämmelse vara berättigad till ersättning av fraktföraren. I den svenska översättningen av konventionen i bilaga 2 har därför i stället angetts att fraktföraren är "ansvarig gentemot den som därigenom tillskyndats skada".

Art. 13.

Artikeln innehåller bestämmelser om godsets utlämnande på bestämmelseorten.

I *första stycket* föreskrivs till en början som huvudregel, att när godset har kommit fram till bestämmelseorten, mottagaren kan fordra att fraktföraren mot kvitto utlämnar det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till honom (*första punkten*). Visar det sig att godset har gått förlorat eller har godset inte kommit fram i rätt tid, kan mottagaren gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet (*andra punkten*). I fråga om beräkningen av den tid inom vilken godset rätteligen skall komma fram hänvisas i andra punkten till bestämmelserna i art. 19. Enligt *andra stycket första punkten* skall en mottagare som utnyttjar de rättigheter som har tillförsäkrats honom i första stycket betala det belopp som framgår av fraktsedeln. Uppkommer det tvist angående mottagarens förpliktelser i detta hänseende är fraktföraren enligt *andra stycket andra punkten* inte skyldig att utlämna godset, om mottagaren inte ställer säkerhet.

Bestämmelserna i första stycket innebär, att mottagaren från den tidpunkt då godset kommer fram eller rätteligen hade bort komma fram till

bestämmelseorten är berättigad att inträda i avsändarens ställe i fråga om rätten till godset och därmed också rätten till ersättning för skada. Från denna tidpunkt är avsändaren avskuren från möjligheten att förfoga över godset, och han kan således inte förhindra att detta lämnas ut till mottagaren. Det krävs inte att mottagaren företer avsändarens exemplar av fraktsedeln. Det är tillräckligt att han visar att han är den person som i fraktsedeln har angetts som mottagare. Fraktföraren är då skyldig att lämna ut den fraktsedel som följer med godset.

För att få godset utlämnat till sig är emellertid mottagaren skyldig att till fraktföraren betala det belopp som framgår av fraktsedeln under förutsättning givetvis att beloppet inte redan har betalats. Här avses frakt och andra kostnader som är hänförliga till befordringen (jfr art. 6 första stycket i) samt efterkravsbelopp som skall uppbäras vid godsets utlämnande (art. 6 andra stycket c). Är fraktföraren ansvarig för realskada eller dröjsmål kan han dock bli skyldig att helt eller delvis återbetala beloppen (art. 23 fjärde och femte styckena).

För att mottagaren skall kunna göra bruk av sin rätt att kräva ersättning för förlorat eller för sent utlämnat gods är han i princip skyldig att betala det belopp som framgår av fraktsedeln, dvs. frakt, avgifter, kostnader etc. Det innebär i praktiken att fraktföraren i dessa fall kan kvitta sitt anspråk på betalning för frakt och kostnader mot ersättningsanspråket.

Konventionen ger inte något klart besked huruvida fraktföraren är berättigad att enligt denna artikel få betalt för hela fraktbeloppet för den händelse att endast en del av transportsträckan hade tillryggalagts när godset gick förlorat eller om frakten skall reduceras med hänsyn härtill. Frågan får dock knappast praktisk betydelse med hänsyn till att fraktföraren i regel är skyldig återbetala beloppet (art. 23 fjärde stycket).

Art. 14.

I denna artikel regleras förfarandet i fall då det före godsets ankomst till bestämmelseorten av någon orsak visar sig omöjligt att fullfölja transporten på det sätt som anges i fraktsedeln.

Enligt *första stycket* skall fraktföraren i sådant fall i första hand begära anvisning från den som enligt art. 12 äger förfoga över godset. I *andra stycket* föreskrivs, att ifall omständigheterna medger att befordringen utförs på annat sätt än som anges i fraktsedeln och fraktföraren inte inom skälig tid har kunnat erhålla anvisning från den som äger förfoga över godset, fraktföraren har att vidta de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dens intressen som har förfoganderätten till godset, vilket normalt torde innebära att fraktföraren skall fullfölja befordringen på det sätt som är möjligt.

Artikeln är tillämplig oavsett av vilken anledning hinder har uppkommit för befordringen. Det är sålunda likgiltigt om hindret har orsakats av force

vid fullgörandet av sitt uppdrag. Det kan nämnas att en bestämmelse motsvarande art. 11 tredje stycket fanns intagen i 1952 års version av CIM. Den ersattes emellertid vid 1961 års revisionskonferens av en bestämmelse om att järnvägen i hithörande fall svarar för fel eller försummelse från järnvägens sida. Vid kommande revisionsförhandlingar av CMR kan det bli aktuellt att väcka fråga om motsvarande ändring i denna konvention.

Art. 12.

Denna artikel reglerar avsändarens och mottagarens rätt att förfoga över godset under transporten.

Enligt *första stycket* äger avsändaren förfoga över godset. Som exempel på åtgärder som avsändaren kan företa nämns att han hos fraktföraren kan begära att befordringen skall stoppas, att bestämmelseorten skall ändras eller att godset skall utlämnas till annan mottagare än den som har angetts i fraktsedeln. I *andra stycket* föreskrivs, att avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren eller denne gör gällande sin rätt enligt art. 13 första stycket samt att fraktföraren från denna tidpunkt skall rätta sig efter mottagarens anvisningar.

Det andra exemplaret av fraktsedeln skall enligt art. 5 följa med godset under transporten och skall enligt art. 13 första stycket första punkten överlämnas till mottagaren, när godset kommer fram till bestämmelseorten. Avsändarens rätt att förfoga över godset övergår således normalt på mottagaren först när godset har anlänt till bestämmelseorten. Om godset har gått förlorat eller inte kommit fram i rätt tid, kan emellertid mottagaren enligt art. 13 första stycket andra punkten mot fraktföraren göra anspråk på de rättigheter som följer av fraktavtalet. I sådant fall upphör alltså avsändarens rätt att förfoga över godset när mottagaren gör sina anspråk mot fraktföraren gällande.

Det står emellertid avsändaren fritt att förlägga övergången av förfoganderätten till en tidigare tidpunkt än som anges i andra stycket. Enligt *tredje stycket* skall nämligen förfoganderätten tillkomma mottagaren så snart fraktsedeln har upprättats, om avsändaren har fört in uppgift härom i fraktsedeln. Mottagaren får därmed möjlighet att redan under transporten förfoga över godset genom att t. ex. ändra bestämmelseorten eller ange annan mottagare. Mottagaren kan emellertid på grund av den uttryckliga föreskriften i femte stycket inte utöva denna förfoganderätt utan att också förete det första fraktsedelsexemplaret för fraktföraren (dvs. avsändarens exemplar; jfr art. 5). Innehåller fraktsedeln uppgift enligt tredje stycket utan att mottagaren har fått tillgång till avsändarens exemplar av fraktsedeln, har uppgiften dock det värdet för mottagaren att avsändaren är förhindrad att vidare förfoga över godset.

Av hänsyn till fraktföraren har det ansetts nödvändigt att begränsa möjligheten till upprepade ändringar i destinationen av godset. I *fjärde stycket* föreskrivs därför, att om mottagaren med utnyttjande av sin rätt att förfoga över godset har föreskrivit att det skall utlämnas till annan, den andre inte har rätt att i sin tur anvisa annan mottagare.

I *femte stycket* föreskrivs som nyss antytts vissa villkor för att förfoganderätten skall få utövas.

Avsändare eller — i fall som avses i tredje stycket — mottagare, som vill utöva denna rätt, skall enligt femte stycket *a)* förete det första exemplaret av fraktsedeln (avsändarens exemplar), på vilket de nya anvisningarna till fraktföraren skall ha antecknats, samt betala fraktföraren ersättning för den kostnad och skada som utförandet av de nya anvisningarna för med sig. Bestämmelsen innebär att avsändaren inte kan förfoga över godset, sedan han avhänt sig sitt exemplar av fraktsedeln. För distansköpens del medför detta, att säljaren kan erhålla betalning mot fraktsedelns överlämnande. Den omständigheten att avsändaren överlämnar fraktsedeln till mottagaren medför dock inte att denne får förfoganderätten. Om mottagaren inte enligt tredje stycket har fått denna rätt redan i och med fraktsedelns upprättande, kan han som nämnts trots förvärvet av avsändarens fraktsedels-exemplar inte förfoga över godset, förrän detta har kommit fram till bestämmelseorten. Sedan mottagaren har fått det första exemplaret av fraktsedeln är han emellertid — även om han själv inte har förfoganderätten — skyddad mot att avsändaren förfogar över godset genom anvisningar som strider mot mottagarens intressen.

Enligt femte stycket *b)* och *c)* gäller som ytterligare villkor för rätten att förfoga över godset, att det skall vara möjligt att utföra de nya anvisningarna, när dessa når den som skall efterkomma dem, samt att anvisningarnas utförande varken hindrar den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller medför skada för avsändare eller mottagare av annan sändning eller leder till delning av sändning. Den sistnämnda bestämmelsen har sin grund i att det regelmässigt skulle bli betungande för fraktföraren att utföra anvisning som medför delning av en sändning.

Kan fraktföraren inte efterkomma en erhållen anvisning därför att den skulle hindra hans verksamhet eller medföra skada för avsändare eller mottagare av annan sändning, är han enligt *sjätte stycket* skyldig att omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen. Någon sådan skyldighet har han däremot inte när det gäller anvisning som skulle medföra delning av sändning.

Av de nu berörda bestämmelserna i artikeln framgår, att annan än avsändare och mottagare inte äger förfoga över godset. Den som har fått första exemplaret av fraktsedeln överlåtet på sig utan att samtidigt ha angetts som ny mottagare har således inte rätt att lämna fraktföraren anvisningar beträffande godset under transporten eller att begära att godset utlämnas till

majeure eller om det har uppstått till följd av avsändarens, mottagarens eller fraktförarens vållande.

Art. 15.

Artikeln innehåller regler om förfarandet i fall då det efter godsets ankomst till bestämmelseorten uppstår hinder för dess utlämnande.

Enligt *första stycket första punkten* skall fraktföraren i sådant fall begära anvisning från avsändaren. Om mottagaren efter godsets ankomst till bestämmelseorten vägrar att ta emot godset, har avsändaren enligt *första stycket andra punkten* rätt att förfoga över godset utan att han på sätt som föreskrivs i art. 12 femte stycket behöver förete det första exemplaret av fraktsedeln. Men även när mottagaren har vägrat att ta emot godset, äger han enligt *andra stycket* kräva dess utlämnande, så länge fraktföraren inte har fått annan anvisning från avsändaren.

Enligt art. 12 tredje stycket är mottagaren berättigad att förfoga över godset så snart fraktsedel har upprättats, under förutsättning att uppgift härom har tagits in i fraktsedeln. För det fall att hinder för godsets utlämnande uppstår efter det att mottagaren med begagnande av denna rätt har förordnat att godset skall lämnas ut till annan person, föreskrivs i *tredje stycket* att mottagaren vid tillämpning av första och andra styckena skall anses som avsändare och den andre som mottagare.

Art. 16.

Artikeln innehåller bestämmelser om ansvarighet för de kostnader som föranleds av anvisning och om fraktförarens skyldighet att ta vård om godset. Bestämmelserna kompletterar art. 14 och 15.

Fraktföraren har enligt *första stycket* rätt till ersättning för kostnad som han har haft för att inhämta anvisning eller att efterkomma mottagen anvisning, om kostnaden inte har uppkommit till följd av fraktförarens fel eller försummelse. Enligt *andra stycket* får fraktföraren i de fall som avses i art. 14 första stycket eller art. 15 genast lossa godset för den persons räkning vilken äger förfoga över godset (*första punkten*). I andra stycket föreskrivs vidare att befordringen skall anses avslutad sedan godset har lossats (*andra punkten*), att fraktföraren därefter skall förvara godset för den persons räkning vilken äger förfoga över godset (*tredje punkten*), att han dock får anförtro godset åt tredje man och i sådant fall svarar bara för att denne väljs med tillbörlig omsorg (*fjärde punkten*) samt att godset också efter lossningen häftar för de belopp som framgår av fraktsedeln och för varje annan kostnad (*femte punkten*).

Såvitt avser det fall att det före godsets ankomst till bestämmelseorten har uppstått hinder att utföra befordringen på det sätt som anges i frakt-

sedeln innebär hänvisningen i andra stycket första punkten till art. 14 första stycket, att rätten att omedelbart lossa godset tillkommer fraktföraren bara om befordringen inte kan fullföljas på annat sätt (jfr art. 14 andra stycket).

Föreskriften att befordringen skall anses avslutad efter det att godset har lossats innebär att fraktföraren därefter inte längre är underkastad konventionens ansvarsregler. Om fraktföraren efter lossningen själv tar vård om godset — vilket torde vara ovanligt — torde han bli ansvarig för godset enligt de i tillämplig nationell lag givna reglerna om depositaries ansvarighet. Anförtror han godset i tredje mans vård, t. ex. till en speditör, är han enligt den uttryckliga föreskriften i andra stycket fjärde punkten ansvarig bara för att denne väljs med tillbörlig omsorg.

Bestämmelsen att godset efter lossningen alltså häftar för de belopp som framgår av fraktsedeln och för varje annan kostnad (t. ex. kostnad för inhämtande av anvisning eller för godsets förvaring) innebär, att fraktföraren har retentionsrätt till godset, dvs. rätt att innehålla detta till säkerhet för betalning av beloppen. Denna rätt består även om godset överlämnas till tredje man för förvaring.

Fraktföraren har under vissa förutsättningar rätt att sälja godset. Bestämmelser härom finns upptagna i *tredje stycket*. Om godset är utsatt för snar förstörelse eller om dess tillstånd ger anledning därtill eller om kostnaden för dess förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde får fraktföraren sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga över det (*första punkten*). Han får också oavsett godsets beskaffenhet sälja detta, om han inte från den som äger förfoga över godset inom skälig tid har fått annan anvisning som han skäligen bör anses skyldig att rätta sig efter (*andra punkten*).

Fastän konventionen behandlar möjligheten att sälja godset som en fraktföraren tillkommande rättighet, torde det av fraktförarens allmänna vårdnadsplikt i dessa fall följa att han ofta också har en skyldighet att ombesörja försäljning.

Bestämmelser om köpeskillingsfördelning efter försäljning finns i *fjärde stycket*. När godset har sålts, skall enligt *första punkten* köpeskillingen efter avdrag för de kostnader för vilka godset häftar tillställas den som ägde förfoga över godset. Om de nämnda kostnaderna överstiger köpeskillingen har fraktföraren enligt *andra punkten* rätt till ersättning för skillnaden. De kostnader som avses är dels de kostnader som avses i andra stycket, dels kostnaderna för godsets försäljning.

I *femte stycket* föreskrivs, att i fråga om förfarandet vid försäljning skall tillämpas lag eller sedvänja på den ort där godset finns. I 4 § förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen har tagits upp föreskrifter om förfarandet vid försäljning av gods som finns i Sverige. Paragrafen kommenteras i det följande.

KAPITEL IV

Fraktförarens ansvarighet

Detta kapitel omfattar art. 17—29. Av dessa innehåller art. 17 och 18 de centrala bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet 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 tas i art. 21 och 22 — utan närmare samband med det föregående — upp regler om fraktförarens ansvar för uttagandet av efterkravsbelopp samt om behandlingen av farligt gods. Art. 23—26 innehåller de viktiga bestämmelserna om hur ersättningsbeloppen skall beräknas, bl. a. regler om begränsning av fraktförarens ansvarighet. I anslutning härtill meddelas i art. 27 bestämmelser om ränta och regler för omräkning av ersättningsbelopp i annan valuta. Slutligen innehåller art. 28 och 29 bestämmelser om ansvarsfrihet och ansvarsbegränsning när fraktföraren eller hans folk har ådragit sig skadeståndsskyldighet på utomobligatorisk grund.

Bestämmelserna om förutsättningarna för fraktförarens ansvarighet och om sättet för ansvarsbeloppens beräkning har fått en delvis komplicerad utformning. Här skall därför lämnas en översiktlig redogörelse för deras innehåll.

Fraktföraren är oberoende av om han själv eller någon för vilken han svarar (art. 3) har varit vållande *ansvarig* för

a) s. k. realskada (dvs. förlust eller minskning av gods samt skada på gods) som uppkommer under tiden från det fraktföraren tog emot godset för befordran till dess det utlämnades och

b) skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Ersättning för realskada får inte överstiga 25 s. k. Germinalfrancs eller f. n. omkring 42 kr. per kilogram av det skadade eller förlorade godsets bruttovikt. Härutöver skall frakt och vissa andra utlägg återbetalas.

Ersättning på grund av dröjsmål får inte överstiga fraktens belopp.

Fraktföraren är *fri från ansvarighet* om skadan eller dröjsmålet har orsakats av något av följande förhållanden

1. fel eller försummelse av den berättigade,
2. sådan anvisning av denne som inte har föranletts av fraktförarens vållande,
3. godsets egen beskaffenhet,
4. force majeure,
5. vid realskada sådan med transporten förbunden risk som särskilt angetts i art. 17 fjärde stycket.

Bevisskyldigheten för att realskada eller dröjsmål beror på något av de

nämnda förhållandena åvilar fraktföraren. När det gäller förhållande som anges under 5 räcker det dock i regel att fraktföraren gör sannolikt att skadan beror på sådan risk som där avses. I några av hithörande fall måste han emellertid för att få åberopa ansvarsfrihetsgrunden först visa att han har vidtagit skäliga skyddsåtgärder och har följt givna anvisningar.

Art. 17.

Artikeln innehåller materiella regler om grunderna för fraktförarens ansvarighet och om de omständigheter som kan befria honom från ansvarighet.

Första stycket innehåller huvudregeln om fraktförarens ansvarighet. Där föreskrivs att fraktföraren är ansvarig för förlust eller minskning av godset samt för skada därpå, som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande, samt för dröjsmål med utlämnandet.

Med förlust avses att godset har gått helt förlorat ("total loss" resp. "perte totale") och med minskning att det delvis har gått förlorat ("partial loss" resp. "perte partielle"). Med uttrycket skada avses här att godset helt eller delvis har undergått en kvalitativ försämring.

Fraktföraren är således i princip underkastad ett objektivt ansvar för realskada under transporten och för dröjsmål. Ansvarighet för realskada föreligger endast under tiden från det han mottog godset för befordran till dess det lämnas ut. Omständigheterna i det särskilda fallet får bli avgörande när det gäller att närmare fastställa dessa tidpunkter. Bl. a. blir det av betydelse huruvida lastning resp. lossning enligt avtalet skall utföras av fraktföraren. Utförs lastning eller lossning av avsändaren eller mottagaren går fraktföraren under alla omständigheter fri från ansvarighet för skada som uppkommer i samband härmed (jfr art. 17 fjärde stycket c).

Från huvudregeln i första stycket görs vissa undantag i andra och fjärde styckena.

Enligt *andra stycket* är fraktföraren fri från ansvarighet om realskadan eller dröjsmålet orsakats av

1. fel eller försummelse av den berättigade,
2. sådan anvisning från denne som inte har föranletts av fraktförarens fel eller försummelse,
3. godsets bristfälliga beskaffenhet eller
4. förhållande som fraktföraren inte har kunnat undvika och vars följder han inte kunna förebygga (force majeure).

Av art. 18 första stycket följer, att fraktföraren för att undgå ansvarighet enligt dessa regler måste visa att någon av de angivna omständigheterna föreligger.

I fråga om bestämmelsen under 1 bör framhållas att konventionen inte reglerar frågan om s. k. passiv identifikation, dvs. frågan om verkan av att

någon som är anställd hos den skadelidande eller någon för vilken denne i övrigt svarar har varit vållande till skadan eller dröjsmålet. Huruvida fraktföraren som grund för ansvarsfrihet kan åberopa sådant vållande får bedömas enligt nationell lag, i den mån andra bestämmelser i konventionen inte är tillämpliga (jfr art. 17 fjärde stycket c).

Enligt konventionstexten är fraktföraren fri från ansvarighet för händelse som orsakas av fel eller försummelse av "the claimant" resp. "l'ayant droit". I den till utredningens betänkande fogade översättningen av konventionstexten har uttrycket översatts med "den som äger förfoga över godset". Motsvarande uttryck i CIM art. 27 § 2 har i den svenska översättningen av konventionen översatts med "den berättigade" (jfr däremot "den till godset berättigade" i 58 § järnvägstrafikstadgan). I den danska lagen om fraktavtal vid internationell vägtransport talas om fel eller försummelse "fra den berettigedes side" som ansvarsfrihetsgrund. Samma uttryck används också i det förslag till lag om internationell godsbefordran på väg som f. n. utarbetas inom det norska justisdepartementet. I anslutning till de danska och norska texterna och till den svenska översättningen av CIM anges i den översättning av CMR som finns i bilaga 2 till statsrådsprotokollet att fraktföraren är fri från ansvarighet för händelse som orsakats av fel eller försummelse av "den berättigade". Det får ankomma på rättstillämpningen att i de sällsynta fall då frågan kan bli aktuell ta ställning till om fraktföraren som grund för ansvarsfrihet kan åberopa fel eller försummelse också av annan än den som gör ersättningsanspråket gällande.

Med orden "förhållande som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga" (punkt 4) torde avses bara omständigheter av force-majeure-karaktär. Bestämmelsen överensstämmer med art. 27 § 2 i CIM. Fram till 1952 års revision användes i CIM formuleringen "un cas de force majeure". Erfarenheten hade emellertid visat, att begreppet force majeure getts olika innebörd i skilda konventionsstater. Vid den omarbetning av CIM som skedde 1952 ansågs det därför mest ändamålsenligt att i stället 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 inte att göra någon saklig ändring i artikeln. Den innebörd begreppet force majeure har i svensk rätt torde inte avvika från vad som avses med bestämmelsen i art. 27 i CIM, vilken tjänat som förebild för nu förevarande bestämmelse i CMR.

I *tredje stycket* föreskrivs, att fraktföraren till befrielse från ansvarighet inte får åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som använts för befordringen eller fel eller försummelse av den som hyrt ut fordonet till honom eller av dennes folk.

Fjärde stycket innehåller bestämmelser om vissa ansvarsfrihetsgrunder som sammanhänger med att risken för realskada är särskilt påtaglig vid

vissa slag av transporter. Fraktföraren går fri från ansvarighet, om realskada härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden

a) användande, 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 när det inte är förpackat eller är bristfälligt förpackat,

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

d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som 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) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollin eller

f) befordran av levande djur.

Dessa bestämmelser avser bara realskada och således inte skada på grund av dröjsmål. Kravet på att realskadan skall härröra "av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera" av de under a)—f) angivna förhållandena innebär att skadan skall vara en typisk följd av något av dessa förhållanden. Bevisbördan för att skada har orsakats av något av dessa förhållanden åvilar fraktföraren. Medan fraktföraren i andra styckets fall måste förebringa full bevisning krävs det emellertid för ansvarsfrihet enligt fjärde stycket normalt inte mer än att fraktföraren visar att skadan, av föreliggande omständigheter att döma, kan bero på någon av de nämnda särskilda riskerna med transporten. Den närmare innebörden av dessa bevisregler berörs i det följande vid art. 18.

Har flera omständigheter medverkat till realskada eller dröjsmål och är någon av dem av sådan beskaffenhet att den medför ansvarsfrihet enligt andra eller fjärde stycket, bortfaller enligt *femte stycket* fraktförarens ansvarighet i den mån denna omständighet har medverkat till skadan eller dröjsmålet.

Art. 18.

Som har framgått av det föregående innehåller artikeln bevisbörderegler, vilka kompletterar de materiella reglerna i art. 17 om fraktförarens ansvarighet.

I *första stycket* fastslås, att fraktföraren har bevisskyldigheten för att realskada eller dröjsmål har orsakats av förhållande som avses i art. 17 andra stycket. Bestämmelserna i andra—femte styckena hänför sig till de ansvarsfrihetsregler som finns i art. 17 fjärde stycket.

Om fraktföraren visar att realskada *kan* härröra av en eller flera av de särskilda risker som nämns där, skall skadan enligt *andra stycket* antas ha orsakats därav. Mottagaren kan emellertid föra motbevisning om att skadan i verkligheten inte vare sig helt eller delvis är att tillskriva sådan risk. Har det skett en onormalt stor minskning av godset eller har hela kollin gått förlorade, får det emellertid enligt *tredje stycket* inte antas att skadan beror på att transporten har skett med öppet fordon utan presenning (art. 17 fjärde stycket a). Denna bestämmelse föranleds av att det i dessa fall finns starka skäl anta att skadan har uppkommit av annan orsak, t. ex. stöld. Om fraktföraren skall gå fri från ansvar i hithörande fall, måste han på vanligt sätt visa att skadan har orsakats av att sådant transportsätt har använts.

Fjärde och femte styckena innehåller regler som begränsar fraktförarens möjlighet att åberopa vissa av bestämmelserna i art. 17 fjärde stycket. Om befordringen sker med fordon som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot inverkan av värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, kan fraktföraren till befrielse från ansvar inte åberopa art. 17 fjärde stycket d), om han inte visar att alla åtgärder har vidtagits som det med hänsyn till omständigheterna har åvilat honom att vidta i fråga om val, underhåll och användning av anordningen. På motsvarande sätt kan fraktföraren vid transport av levande djur inte åberopa art. 17 fjärde stycket f) som ansvarsfrihetsgrund, om han inte visar att han vidtagit alla de åtgärder som det med hänsyn till omständigheterna normalt har ålegat honom att vidta. I båda fallen måste han dessutom visa att han har följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Art. 18 reglerar bevisskyldigheten bara i fråga om sådana förhållanden som kan medföra ansvarsfrihet för fraktföraren. I övrigt tillämpas allmänna bevisregler i tillämplig nationell lag. Det åligger t. ex. den skadelidande att visa att skada har åsamkats honom och att skadan har uppkommit under tid då fraktföraren enligt konventionen är ansvarig för godset. Med hänsyn till de korta reklamationsfristerna och till det bevisvärde som enligt art. 9 tillmäts fraktsedeln torde några svårigheter att fullgöra bevisskyldigheten i regel inte uppkomma.

Art. 19.

Enligt denna artikel skall dröjsmål med godsets utlämnande anses föreligga, när godset inte har utlämnats inom avtalad tid, eller, om särskild tid inte har avtalats, när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare, varvid i fråga om dellast skall särskilt beaktas vilken tid som krävs för att i sedvanlig ordning samla full last. Eftersom fraktföraren blir ersättningsskyldig bara under förutsättning att dröjsmålet verkligen orsa-

kat ekonomisk skada, torde frågan om dröjsmål föreligger aktualiseras bara när ganska väsentligt överskridande av tidsfristen skett, och tillämpningen av denna bestämmelse torde därför sällan bereda några praktiska svårigheter.

Konventionen reglerar bara dröjsmål med godsets utlämnande. Förekommer annat dröjsmål i samband med fraktavtalets fullgörande, t. ex. med hämtning av gods hos avsändaren, får verkningarna härav bedömas enligt allmänna obligationsrättsliga regler i nationell lag.

Art. 20.

Artikeln innehåller regler om när gods som inte har utlämnats skall betraktas som förlorat samt verkningarna härav och av att godset senare kommer till rätta.

Enligt *första stycket* får den som äger förfoga över godset betrakta det som förlorat, om godset inte har utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad leveranstid eller, när särskild tid inte har avtalats, inom 60 dagar från det fraktföraren tog emot godset till befordran.

Bestämmelsen innebär att den som äger förfoga över godset kan efter utgången av 30- resp. 60-dagarsfristen göra gällande de rättsverkningar som är knutna till förlust av godset. Någon särskild bevisning om att godset verkligen är förlorat behöver inte förebringas. Även om det visas att godset finns i behåll, kan den som äger förfoga över godset kräva ersättning för totalförlust. Kommer godset till rätta efter utgången av den tillämpliga fristen men innan den som äger förfoga över godset har påkallat tillämpning av första stycket, är mottagaren berättigad att kräva godset utlämnat och att begära ersättning för dröjsmålet.

Rätten att betrakta godset som förlorat tillkommer bara lastägaren. Fraktföraren blir inte befriad från sitt transportåtagande genom att hänvisa till att godset är att anse som förlorat och att erbjuda ersättning härför. Vill den berättigade även efter fristens utgång avvakta att godset kommer fram, är fraktföraren skyldig att i den mån det är möjligt fullgöra fraktavtalet.

När den som äger förfoga över godset tar emot ersättning för att godset har gått förlorat, kan han enligt *andra stycket* begära att omedelbart bli underrättad för den händelse godset skulle komma till rätta inom loppet av ett år från det ersättningen utbetalades. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran har framställts skall lämnas. Får han underrättelse om att godset har kommit till rätta, har han enligt *tredje stycket* 30 dagar på sig att påfordra att godset utlämnas till honom mot att han erlägger det belopp som skall betalas enligt fraktsedeln och återbetalar den ersättning för godset som han har uppburit, mot avdrag för däri eventuellt inräknad kostnadsersättning. Rätten att få ersättning för dröjsmål påverkas enligt uttrycklig föreskrift i tredje stycket inte av att den som äger förfoga över godset utnyttjar denna möjlighet att påfordra godsets utlämnande.

I *fjärde stycket* föreskrivs att fraktföraren får förfoga över godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finns *dels* när begäran om underrättelse enligt andra stycket inte har framställts, *dels* när den som har fått underrättelse enligt tredje stycket inte inom 30-dagarsfristen framställer anspråk på att godset skall utlämnas, *dels* om godset inte kommer till rätta förrän mer än ett år har förflutit från det ersättning betalades ut. Som nämnts i det föregående får det tills vidare lämnas åt rättstillämpningen att avgöra under vilka förutsättningar fraktföraren i dessa fall skall anses ha oinskränkt förfoganderätt till godset. Bestämmelsen torde enligt svensk rätt liksom enligt de flesta andra nationella rättssystem innebära att fraktföraren som regel får äganderätt till godset i hithörande fall.

Reglerna i andra, tredje och fjärde styckena är tillämpliga bara när den som äger förfoga över godset har fått ersättning för detta. Har ersättning för godset inte betalats, blir rättsförhållandet att bedöma enligt allmänna obligationsrättsliga regler, vilket för svensk rätts del torde innebära att rätten att få ut godset består.

Art. 21.

Artikeln innehåller regler om fraktförarens ansvarighet vid underlåtenhet att kräva mottagaren på efterkravsbelopp.

I fraktavtalet kan föreskrivas att godset skall beläggas med s. k. efterkrav (jfr art. 6 andra stycket c). Detta innebär att fraktföraren inte får lämna ut godset, om mottagaren inte betalar det bestämda efterkravsbeloppet. Skulle fraktföraren trots detta lämna ut godset utan att ta ut efterkravsbeloppet, blir han enligt nu förevarande artikel skyldig att utge ersättning till avsändaren intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren sålunda nödgas betala kan han emellertid söka åter av den som har mottagit godset.

En förutsättning för fraktförarens ersättningsskyldighet är givetvis att beloppet inte på annat sätt har erlagts till avsändaren. Om sålunda mottagaren har betalat direkt till avsändaren, har fraktföraren ingen skyldighet att utge ersättning.

Art. 22.

Artikeln innehåller vissa särskilda bestämmelser om farligt gods.

Avsändare som till fraktförare överlämnar gods av farlig beskaffenhet är enligt *första stycket första punkten* skyldig att underrätta denne om farans särskilda art och att ange de försiktighetsmått som eventuellt skall vidtas. I *andra punkten* föreskrivs, att om sådan underrättelse inte har tagits in i fraktsedeln, avsändaren eller mottagaren har att på annat sätt styrka att fraktföraren ägde kännedom om den särskilda fara som var förenad med befordringen av godset. *Andra stycket* innehåller i *första punkten* bestämmelse, att om fraktföraren inte på nu angivet sätt har fått kännedom om

godsets farliga beskaffenhet, han får när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra det utan att därigenom ådra sig skyldighet att ersätta den skada som kan uppkomma genom hans åtgärd. I *andra punkten* föreskrivs, att avsändaren i sådant fall är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets överlämnande till befordran eller till följd av befordringen.

I konventionen anges inte närmare vilka egenskaper godset skall ha för att dessa bestämmelser skall bli tillämpliga. Det kan emellertid nämnas att som bilaga till CIM har fogats ett internationellt reglemente om befordran av farligt gods på järnväg. Vidare har inom ECE den 30 september 1957 i Genève träffats en överenskommelse om internationell befordran av farligt gods på väg. Denna överenskommelse har tillkommit i avsikt att få en förteckning och klassificering av ämnen och föremål, som på grund av explosionsrisk, brandfara, radioaktivitet eller giftiga, frätande eller liknande egenskaper bör uteslutas från befordran eller tagas emot till befordran endast på särskilda villkor, t. ex. i fråga om godsets förpackning och etikettering, dess samlastning med annat gods eller beträffande konstruktion, utrustning och handhavande av transportmedlet. Frågan om ett svenskt godkännande av överenskommelsen utreds f. n. av särskilt tillkallade sakkunniga (utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m.).

Art. 23.

Denna artikel innehåller regler om beräkning av ersättning för förlust eller minskning av godset och av ersättning för dröjsmål.

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall enligt *första stycket* beräknas efter det värde som godset hade på den ort där det togs emot för befordran vid tiden för mottagandet. Enligt *andra stycket* bestäms värdet efter börspriset eller, om sådant saknas, efter marknadspriset. Finns inte heller marknadspris, bestäms värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet. I *tredje stycket* föreskrivs att ersättningen inte får överstiga 25 francs för kilogram bruttovikt av vad som gått förlorat. Med franc förstås guldfranc med en vikt av 10/31 gram och 0,900 finhet. Denna myntenhet, den s.k. Germinalfrancen, motsvarar f. n. i svenskt mynt 42:25 kr. Enligt *fjärde stycket* skall fraktföraren — utöver ersättning för själva godset — återbetala så stor del av utlagda belopp för frakt, tullavgifter och andra kostnader som svarar mot minskningen eller förlusten av godset. Annan skada ersätts inte, vilket bl. a. innebär, att förlorad handelsvinst och annan allmän förmögenhetsskada inte är ersättningsgill. I *femte stycket* föreskrivs, att om det visas att skada uppkommit till följd av dröjsmål med godsets utlämnande, fraktföraren skall ersätta skadan, dock högst med fraktens belopp. Slutligen föreskrivs i *sjätte stycket* att högre ersättning än nu nämnts kan krävas endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse har angetts enligt art. 24 eller 26.

Konventionen innehåller inte några regler om vilka slags skador på grund av dröjsmål som berättigar till ersättning. Inte heller anges — fränsett regeln om maximering av ersättningen — efter vilka grunder skadeståndet skall beräknas. Dessa frågor blir följaktligen att bedöma enligt allmänna skadeståndsregler i tillämplig nationell lag. För svensk rätts del torde bl. a. gälla att inom den givna ramen hänsyn kan tas även till förlorad handelsvinst.

Art. 24

Enligt denna artikel kan avsändaren, mot erläggande av den tilläggsavgift som parterna har överenskommit, i fraktsedeln ange ett högre värde på godset än som motsvarar den i art. 23 tredje stycket angivna gränsen, dvs. 25 francs per kilogram, och i sådant fall gäller det uppgivna värdet som gräns för ansvarigheten. Att det särskilt angivna värdet gäller som ansvarsgräns innebär, att också i detta fall ersättningen skall bestämmas enligt art. 23 första och andra styckena. Avsändaren kan sålunda inte skydda sig mot förmögenhetsskada genom att uppge högre värde på godset (jfr reglerna i art. 26 om ersättning när särskilt leveransintresse uppgetts).

Art. 25

Artikeln innehåller bestämmelser om beräkning av ersättning för skadat gods. Skada på gods föreligger som nämnts när godset har undergått en kvalitativ försämring.

I *första stycket* föreskrivs, att fraktföraren skall ersätta den värdeminskning som godset har undergått p.g.a. skadan och att denna värdeminskning skall beräknas på grundval av godsets värde enligt art. 23 första, andra och fjärde styckena. Ersättningen är dock enligt *andra stycket* begränsad, a) när hela sändningen undergått värdeminskning, till det belopp som skulle ha utgått om sändningen hade gått förlorad, och b) när bara en del av sändningen minskat i värde, till det belopp som skulle ha utgått om denna del hade gått förlorad.

Beräkning av värdeminskning torde böra ske på det sättet att man först räknar fram den procentuella minskning av godsets värde på bestämmelseorten som har inträtt till följd av skadan samt därefter minskar det värde som godset enligt art. 23 första stycket hade på den ort där det togs emot till befordran med det framräknade procenttalet. Detta procenttal bör också läggas till grund vid beräkning av hur stor del av erlagda fraktavgifter och andra avgifter eller kostnader som skall återbetalas.

I fråga om ersättning för värdeminskning gäller samma begränsning som föreskrivs i art. 23 tredje stycket vid förlust eller minskning av godset. Har bara en del av godset direkt träffats av skadan men medför skadan att ock-

så återstoden av godset minskar i värde, torde inom ramen för begränsningsbeloppet ersättning kunna krävas också för denna värdeminskning.

Liksom när det gäller förlust eller minskning av gods åligger det enligt allmänna regler den skadelidande att styrka i vilken omfattning godset har skadats samt visa att skadan har inträffat under tid då fraktföraren var ansvarig för godset. Också vid skada på gods gäller att högre ersättning än som föreskrivs i art. 23 tredje stycket kan utgå, om högre värde har uppgetts enligt reglerna i art. 24.

Art. 26

Bestämmelserna i denna artikel gör det möjligt för parterna att avtala att ersättning skall utgå med högre belopp än som anges i art. 23—25.

Enligt *första stycket* kan avsändaren genom anteckning i fraktsedeln och mot erläggande av avtalad tilläggsavgift fastställa ett belopp som i händelse av realskada eller dröjsmål med utlämnande av godset inom avtalad tid anger det särskilda intresset av en riktig befordran. Har sådant s.k. särskilt leveransintresse angetts, får enligt *andra stycket* — utöver ersättning enligt art. 23—25 — fordras gottgörelse för den ytterligare skada som visas ha uppkommit. Det särskilt angivna beloppet utgör i så fall gränsen för den ersättning som kan krävas i sådant hänseende.

Vid realskada utgår ersättning enligt art. 23—25 för ett på visst sätt beräknat värde av godset. Däremot utgår inte ersättning enligt dessa regler för utebliven vinst, skada p. g. a. driftstopp e. d. Vid dröjsmål utgår ersättning enligt art. 23 femte stycket inte med högre belopp än som motsvarar frakten. Genom att utnyttja möjligheten att ange särskilt leveransintresse kan avsändaren i fråga om realskada gardera sig också mot skador som inte är ersättningsgilla enligt nyssnämnda bestämmelser och i fråga om skada genom dröjsmål få ersättning för vad som på grund av ansvarsbegränsningen inte täcks av skadestånd enligt art. 23 femte stycket. I likhet med vad som är fallet när avsändaren vill uppge högre värde på godset (art. 24) krävs emellertid att överenskommen tilläggsavgift betalas.

Enligt ordalydelsen är bestämmelsen i första stycket, såvitt gäller dröjsmål, tillämplig bara när *avtalad* tid för utlämnandet har överskridits. För att skydda sig mot verkningarna av försenad leverans bör avsändaren därför se till att uppgift om avtalad leveranstid tas in i fraktsedeln (art. 6 andra stycket f).

Art. 27

Artikeln innehåller regler om ränta m.m.

I *första stycket* föreskrivs att den som är berättigad till ersättning kan fordra ränta på ersättningsbeloppet efter fem procent för år från den dag då skriftligt anspråk på ersättning avsändes till fraktföraren eller, om sådant

anspråk inte har framställts, från den dag då talan väcktes. När talan förs vid svensk domstol skall ränta således i sistnämnda fall beräknas från den dag då stämningsansökan kom in till domstolen eller kvittningsanspråk framställdes i pågående rättegång. När skriftligt krav framställs utom rätta, torde ränta löpa från den dag då kravbrev har avlämnats för befordran med allmänna posten.

Om belopp som ligger till grund för ersättningsberäkning inte har uttryckts i mynslaget på betalningsorten, skall beloppet enligt *andra stycket* omräknas efter den kurs som gäller på betalningsorten den dag då betalning sker.

Art. 28

Artikeln innehåller vissa bestämmelser för det fall att utomobligatoriskt ersättningsanspråk framställs mot fraktföraren eller mot någon för vilken han svarar.

Kan realskada eller dröjsmål, som har uppkommit under befordran vilken är underkastad konventionen, enligt tillämplig nationell lag ge upphov till ett utomobligatoriskt skadeståndsanspråk, kan fraktföraren enligt *första stycket* åberopa de bestämmelser i konventionen som utesluter hans ansvarighet eller anger eller begränsar ersättnings storlek. Motsvarande rätt tillkommer enligt *andra stycket* person, för vilken fraktföraren svarar enligt art. 3, om utomobligatoriskt skadeståndsanspråk med anledning av realskada eller dröjsmål framställs mot sådan person.

Det sägs inte uttryckligen i förevarande artikel att det sammanlagda belopp som kan krävas av fraktföraren och hans folk inte får överstiga det begränsningsbelopp som gäller för fraktföraren. Av konventionens förarbeten framgår emellertid att ett sådant resultat åsyftats och art. 28 torde böra tolkas i enlighet härmed.

Art. 29

Artikeln innehåller regler om obegränsad ansvarighet m. m., när fraktföraren eller hans folk har orsakat skada uppsåtligen eller genom oaktsamhet som är av särskilt allvarligt slag.

I *första stycket* föreskrivs att fraktförare, som har orsakat skada uppsåtligen eller av sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan väckts likställs med uppsåt, inte får åberopa de bestämmelser i kap. IV av konventionen som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär att bevisskyldigheten överflyttas på motparten (i sistnämnda hänseende hänvisar jag till art. 18 *andra stycket*). Detsamma gäller enligt *andra stycket* när någon som är anställd hos fraktföraren eller som denne har anlitat för befordringen i tjänsten har gjort sig skyldig till uppsåt eller vårdslöshet av nämnt slag, och i sådant fall kan den anställda eller medhjälparen inte heller själv

åberopa berörda bestämmelser i kap. IV, när anspråk riktas mot honom personligen.

Med vårdslöshet som enligt *lex fori* likställs med uppsåt torde för svensk rätts del få avses särskilt allvarliga former av vårdslöshet. Samma uttryck finns i Warszawakonventionen och motsvaras i 25 § 1937 års luftbefordringslag av "grov vårdslöshet". Uttrycket "skada" omfattar här liksom i art. 26 andra stycket all slags skada, således även allmän förmögenhetsskada.

KAPITEL V

Anmärkningar och väckande av talan

Art. 30.

Artikeln innehåller regler om reklamation.

Som har anförts vid art. 17 och 18 kan fraktföraren undgå ersättnings-skyldighet för realskada endast om han kan visa att skadan har orsakats — eller i vissa fall kan ha orsakats — av förhållande, för vilket fraktföraren enligt uttryckliga regler inte svarar. Med hänsyn till dessa bevisregler är det givetvis av stor vikt för fraktföraren att han så snart som möjligt får kännedom om att realskada har inträffat. Även för fraktförarens motpart är det emellertid av betydelse att eventuell skada konstateras snabbt och — med hänsyn till den skadelidandes bevisbörda i fråga om skadans förekomst och omfattning — om möjligt på sådant sätt att framtida bevisning om dessa förhållanden blir onödig.

Reklamationsreglerna i första och andra styckena av denna artikel har olika innehåll för det fall att parterna gemensamt har undersökt godset i samband med godsets utlämnande och för det fall att någon sådan undersökning inte har skett. I *första stycket* meddelas bestämmelser om den tid inom vilken mottagaren skall framställa anmärkning angående minskning av eller skada på godset, när han har tagit emot godset utan att gemensamt med fraktföraren undersöka godsets tillstånd. I sådant fall skall anmärkning om synlig minskning eller skada framställas senast vid utlämnandet och anmärkning om minskning eller skada som inte är synlig göras senast inom sju dagar därefter, söndagar och andra allmänna fridagar ej inräknade. Anmärkning skall innehålla en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art. Vidare föreskrivs, att om anmärkning inte har framställts inom angiven tid, mottagaren skall anses ha mottagit godset i det tillstånd som har angetts i fraktsedeln, om annat inte styrks. I fråga om minskning eller skada som inte är synlig skall anmärkningen framställas skriftligen. *Andra stycket* innehåller regler för det fall att mottagaren och fraktföraren gemensamt har undersökt godsets tillstånd.

I sådant fall får bevisning mot vad som fastställts vid undersökningen föras bara i fråga om minskning eller skada som inte är synlig och endast under förutsättning att mottagaren har avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar från dagen för undersökningen, söndagar och allmänna fridagar oräknade. Vad som är att räkna till allmänna fridagar torde få avgöras enligt tillämplig nationell lag. För svensk rätts del gäller enligt 1930 års lag om beräkning av lagstadgad tid, att med söndag likställs annan allmän helgdag, lördag, midsommarafton och julafton.

Reklamationsbestämmelserna är således strängare för det fall att en gemensam undersökning av godset har ägt rum. I sådant fall medför underlåten reklamation att resultatet av undersökningen utgör exklusivt bevismedel. Om sådan undersökning inte har ägt rum, får underlåten reklamation däremot endast verkan av bevispresumtion.

Det bör påpekas att de nu berörda bestämmelserna endast gäller minskning eller skada men däremot inte är tillämpliga vid förlust av godset, vilket framgår av att bestämmelserna för sin tillämpning förutsätter att godset har mottagits. Konventionen uppställer inte något krav på reklamation för det fall att hela sändningen har gått förlorad.

Konventionen anger inte på vad sätt resultatet av den av fraktföraren och mottagaren gemensamt utförda undersökningen skall fastställas. I den franska texten talas om att godsets tillstånd skall vara "constaté contradictoirement". Detta torde innebära att parterna skall delge varandra sina iakttagelser och synpunkter.

Enligt *tredje stycket* går rätten till ersättning för dröjsmål förlorad, om skriftlig anmärkning inte har blivit avsänd till fraktföraren inom 21 dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande. I fråga om innebörden av att anmärkningen skall ha blivit avsänd till fraktföraren torde gälla att så skett när anmärkningsskrift har blivit lämnad för befordran med allmänna posten. I motsats till vad som gäller i fråga om de frister som anges i första och andra styckena skall söndagar och allmänna fridagar räknas in i fristen enligt *tredje stycket*.

I *fjärde stycket* föreskrivs beträffande beräkningen av samtliga frister i artikeln att den dag som bildar utgångspunkt för beräkningen, dvs. dagen för godsets utlämnande eller, i förekommande fall, den dag då godset blev undersökt eller ställdes till mottagarens förfogande, inte skall medräknas.

Genom bestämmelse i *femte stycket* åläggs fraktföraren och mottagaren att i skäligen omfattning underlätta för varandra att utföra nödvändiga undersökningar.

Art. 31.

Artikeln innehåller bestämmelser om forum, om lis pendens och res iudicata, om verkställighet av utländsk dom och om säkerhet för rättegångskostnad.

Första stycket innehåller regler om i vilka stater talan får väckas rörande befordran som är underkastad konventionen. Sådan talan får väckas vid domstol som parterna genom avtal har utsett att lösa tvisten, under förutsättning att domstolen är belägen i konventionsstat. Därjämte får talan väckas vid domstol i stat, inom vars område antingen a) svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits eller b) den ort där godset togs emot av fraktföraren eller bestämmelseorten är belägen. Enligt uttrycklig föreskrift får talan inte väckas vid annan domstol än som nu nämnts.

Det kan möjligen anses tveksamt huruvida konventionen medger att parterna träffar avtal om att viss domstol skall vara exklusivt behörig eller om käranden alltid har valrätt mellan de fora som anges i första stycket. Konventionstexten ger, särskilt i den franska versionen, ett starkt formellt stöd för den senare tolkningen. Sakliga skäl talar dock närmast för att parterna skall kunna utpeka viss domstol som exklusivt behörig. Sådana prorogationsavtal anses i de flesta västeuropeiska länder vanligen både grunda behörighet för avtalat forum och ha derogationsverkan, dvs. utesluta behörighet för domstol som annars skulle äga jurisdiktion. Den omständigheten att konventionen erkänner skiljeavtal (art. 33) talar också starkt för en sådan tolkning. Med den utformning konventionstexten har fått får det likväl anses att konventionen inte erkänner prorogationsavtal om exklusiv kompetens för viss domstol eller domstolarna i viss konventionsstat. Jurisdiktionsreglerna torde ha utformats på sätt som skett med den direkta avsikten att skydda den typiskt sett svagare avtalsparten, dvs. lastägaren, mot att tvingas på förhand acceptera att ett för honom kanske mycket obekvämt forum blir exklusivt behörigt.

Konventionen innehåller som jag tidigare har påpekat inte några regler om prorogationsavtalets form och denna fråga torde därför vara att bedöma enligt *lex fori*. I svensk rätt gäller som nämnts enligt 10 kap. 16 § RB att avtalet skall ha upprättats skriftligen.

Konventionens regler om domsrätt gäller varje tvist "rörande befordran som är underkastad denna konvention". De är sålunda tillämpliga inte bara beträffande tvister om frågor som regleras i konventionen, exempelvis ersättning för skada, utan också beträffande tvister i frågor som inte regleras i konventionen, t. ex. om ogiltighet eller hävande av fraktavtal.

Bestämmelserna i första stycket innebär att talan kan komma att väckas vid domstol i icke-konventionsstat. För att i möjligaste mån säkerställa att konventionens bestämmelser tillämpas också i dessa fall har den tidigare nämnda bestämmelsen i art. 6 första stycket k) tillkommit, som föreskriver att fraktsedeln skall innehålla meddelande om att befordringen är underkastad konventionen.

Andra stycket innehåller regler om *lis pendens* och *res iudicata*. Om talan som avses i första stycket är anhängig vid domstol, som är behörig enligt

första stycket, eller om sådan talan har avgjorts av sådan domstol, får talan mellan samma parter angående samma sak inte väckas på nytt. Detta gäller dock bara under förutsättning att den förstnämnda domstolens avgörande kan verkställas i den stat där ny talan väcks.

Tredje stycket innehåller regler om verkställighet av dom som har meddelats av domstol i konventionsstat i tvist som avses i första stycket. Sedan sådan dom blivit verkställbar i domstolslandet skall den också kunna verkställas i annan konventionsstat, så snart i denna stat gällande formföreskrifter blivit uppfyllda. Sådana formföreskrifter får inte medge omprövning av själva saken. Med dom får här förstås varje avgörande som tillkommit efter judiciellt förfarande och innefattar slutlig prövning av den sak som avgörandet gäller.

Enligt *fjärde stycket* äger bestämmelserna om verkställighet tillämpning beträffande domar meddelade efter kontradiktoriskt förfarande, tredsdomar och av domstol stadfästa förlikningar. Bestämmelserna gäller däremot inte domar som är bara interimistiskt verkställbara och inte heller avgöranden varigenom kändande som helt eller delvis har tappat målet ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaderna. Med interimistiskt verkställbar dom avses dom som inte har vunnit laga kraft (jfr 4 § 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM samt 38 § atomansvarighetslagen). Fastän konventionen inte innehåller någon uttrycklig föreskrift därom, torde i överensstämmelse med allmänt erkända grundsatser gälla, att verkställighetsreglerna inte medför skyldighet att verkställa utländsk dom, om avgörandet är uppenbart oförenligt med grunderna för rättsordningen i verkställighetslandet (*ordre public*). Av allmänna grundsatser lär också följa, att verkställighetslandet inte är skyldigt att tillämpa vad den utländska domen kan innehålla om tvångsmedel.

I rättegång som avses i första stycket får enligt *femte stycket* säkerhet för kostnad inte fordras av medborgare i konventionsstat, om han har hemvist eller driver rörelse med fast driftställe i sådan stat.

Bestämmelserna i denna artikel har föranlett vissa föreskrifter om behörig domstol och om förfarandet vid verkställighet av utländsk dom i 5 och 6 §§ i den särskilda lagen i anledning av Sveriges tillträde till konventionen. Paragraferna kommenteras i det följande.

Art. 32.

Artikeln innehåller regler om preskription av talan rörande befordran som omfattas av konventionen.

Enligt huvudregeln i *första stycket* skall talan väckas inom ett år. Om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, är dock preskriptionstiden tre år. Preskriptionstiden räknas a) vid minskning, skada eller dröjsmål från den dag då godset lämnades ut till mottagaren, b) vid förlust av godset

från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, om särskild tid inte har avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren tog emot godset till befordran samt c) i annat fall från utgången av en tid av tre månader från det fraktavtalet slöts. Den dag från vilken tid för talans väckande löper räknas inte in i preskriptionstiden.

Enligt *andra stycket* upphör preskriptionstiden tillfälligt att löpa, när skriftligt krav framställs mot fraktföraren. Preskriptionstiden fortsätter att löpa den dag då fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Om kravet delvis medges, fortsätter tiden att löpa bara beträffande den del som kvarstår som tvistig. Detta torde innebära att medgivandet skall anses ha medfört preskriptionsavbrott i fråga om den del av kravet som medgetts. Den som påstår att krav eller svar härpå har mottagits eller att handlingar har återställts måste bevisa sitt påstående. Slutligen föreskrivs att förnyat krav om samma sak inte medför uppehåll i preskriptionstiden. Det finns inte några regler för det fall att skriftligt krav inte besvaras eller handlingar som åtföljer kravet inte återsänds. Frågan får därför bedömas enligt domstolslandets lag. Om denna i likhet med den svenska preskriptionsförordningen saknar regler om suspension, torde suspensionsfristen fortsätta att löpa till dess kravet preskriberas enligt allmänna regler, dvs. i Sverige efter tio år, räknat från det kravet framställdes.

I den mån annat inte följer av *andra stycket* skall enligt *tredje stycket* lagen i den stat där talan väcks gälla i fråga om uppehåll i preskriptionstiden och beträffande preskriptionsavbrott.

Artikeln innehåller slutligen i *fjärde stycket* en föreskrift om att preskriberad fordran inte får göras gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning. Detta torde överensstämma med vad som hos oss i allmänhet gäller i fråga om fordringar som är underkastade specialpreskription.

Art. 33.

Enligt denna artikel är bestämmelse i fraktavtal att tvist om avtalet skall avgöras av skiljemän giltig, under förutsättning att bestämmelsen ålägger skiljemännen att tillämpa konventionens regler. Anvisning om att tvisten skall lösas enligt sådan nationell lag som överensstämmer med konventionen får anses uppfylla konventionens villkor för giltigt skiljeavtal.

Konventionen innehåller inte någon bestämmelse om huruvida parterna, sedan tvist har uppstått, kan avtala att denna skall avgöras av skiljemän. Det torde inte föreligga något hinder för att också sådana avtal tillerkänns bindande verkan, om detta överensstämmer med *lex fori* och den i konventionen angivna förutsättningen är uppfylld.

KAPITEL VI

Bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra

I detta kapitel meddelas särskilda regler för det fall att en transport som omfattas av ett och samma fraktavtal utförs av flera fraktförare efter varandra. Transporter som utförs av flera fraktförare med samma slags transportmedel brukar inom frakträtten benämnas genomgångstransporter till skillnad från s. k. kombinerade transporter, vid vilka de deltransporter som ingår i den avtalade transporten utförs med transportmedel av olika slag. Konventionen reglerar inte kombinerade transporter utom när det gäller det specialfall som behandlas i art. 2 och som avser befordran av fordon med pålastat gods på annat transportmedel. De särskilda problem som uppstår vid genomgångstransporter hänför sig främst till rättsförhållandet mellan lastägaren och de fraktförare som inte själva har slutit fraktavtalet samt rättsförhållandet mellan de olika fraktförarna inbördes. Den förstnämnda frågan behandlas i art. 34 och art. 36. Övriga artiklar i kapitlet (art. 35 samt art. 37—40) berör fraktförarnas inbördes förhållanden.

Art. 34.

Artikeln reglerar frågan om fraktförarnas ansvarighet vid genomgångstransport.

Om en befordran enligt ett och samma fraktavtal utförs av flera fraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för transporten i dess helhet. Genom att ta emot godset och fraktsedeln inträder fraktförare som i ordningsföljden kommer efter den förste i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln. Han är således ansvarig inte bara för den del av befordringen som han själv utför. Den fraktförare som ingick fraktavtalet med avsändaren är emellertid också ansvarig för hela transporten. Den efterföljande fraktförarens ansvarighet uppkommer i och med att godset och fraktsedeln överlämnas till honom. Såväl fraktförarexemplaret som det exemplar som medföljer godset bör överlämnas. Ansvarighetens omfattning bestäms av fraktsedelns innehåll. Har en fraktförare gjort åtaganden som inte framgår av fraktsedeln, blir en senare fraktförare givetvis inte utan vidare bunden av dessa, lika litet som ett tilläggsavtal som någon av fraktförarna har ingått blir bindande för fraktförare i tidigare led.

Art. 35.

Denna artikel innehåller föreskrifter om förfarandet när en fraktförare överlämnar godset till annan fraktförare. Reglerna är av betydelse för den slutliga fördelningen av ansvarigheten mellan fraktförarna inbördes.

Fraktförare som tar emot godset från föregående fraktförare skall enligt *första stycket* lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto på godsets mottagande samt skriva sitt namn och sin adress på det exemplar av fraktsedeln som åtföljer godset. Vidare skall han på såväl detta fraktsedels-exemplar som kvittot anteckna sådana förbehåll om kollinas antal, märkning och nummer och om godsets och förpackningens tillstånd som avses i art. 8 andra stycket. Enligt *andra stycket* skall bestämmelserna i art. 9 om fraktsedels bevisverkan tillämpas på förhållandet mellan fraktförare som utför befordran efter varandra.

Bestämmelserna i första stycket innebär att efterföljande fraktförare har samma skyldighet att undersöka godset som den förste fraktföraren. Om den efterföljande fraktföraren inte har antecknat något förbehåll eller har gjort förbehåll utan att ange grunden för detta, anses han med hänsyn till föreskriften i andra stycket ha tagit emot godset i det skick som fraktsedeln anger, om annat inte styrks. Gör han förbehåll och motiverar detta, gäller däremot inte någon sådan presumtion utan allmänna bevisregler blir tillämpliga. Har han gjort motiverat förbehåll om t. ex. skada på godset och därefter blivit skyldig att utge ersättning härför till mottagaren, måste han visserligen vid regresskrav mot föregående fraktförare visa att godset var skadat när han tog emot det men i synnerhet uppgifterna på kvittot torde därvid komma att tillmätas stort bevisvärde. Det bör i detta sammanhang observeras att föreskriften i art. 8 andra stycket sista punkten om verkan av att förbehåll godkänts av avsändaren torde böra tillämpas analogiskt i det inbördes förhållandet mellan fraktförarna.

Art. 36.

Artikeln innehåller regler om mot vilken eller vilka av fraktförarna som talan om ansvarighet för realskada eller med anledning av dröjsmål får föras.

Enligt huvudregeln i *första punkten* får sådan talan föras bara mot a) den förste fraktföraren, b) den siste fraktföraren eller c) den fraktförare som utförde den del av befordringen varunder händelse inträffade som orsakade skadan eller dröjsmålet. Om annan fraktförare än de nu nämnda själv har väckt talan mot avsändare eller mottagare får dock anspråk med anledning av realskada eller dröjsmål göras gällande mot honom genom genkärsmål eller yrkande om kvittning, under förutsättning att genkärsmålet och kvittningsyrkandet grundas på samma fraktavtal som huvudkärsmålet. Detta framgår av inledningen till första punkten. Enligt *andra punkten* kan talan föras samtidigt mot alla de fraktförare som nämns i första punkten.

Bestämmelserna i första punkten innebär en begränsning av den ansvarighet för hela befordringen i förhållande till avsändare eller mottagare som

enligt art. 34 åvilar alla fraktförarna. Annan fraktförare än den förste eller den siste kan sålunda göras primärt ansvarig bara om skadan eller dröjsmålet har inträffat under den del av befordringen som han utförde. Att talan kan riktas mot den förste fraktföraren — varmed enligt konventionen torde avses den fraktförare som har slutit fraktavtalet — är naturligt och kan möjligen anses följa redan av bestämmelserna i art. 3 om fraktförarens ansvar för de personer som han anlitar för befordringen. Genom reglerna i art. 34 och 36 fastslås emellertid uttryckligen att huvudfraktföraren är ansvarig för hela befordringen, även om det i avtalet förutsatts att han själv skulle utföra bara en del av befordringen. Att talan kan riktas mot den siste fraktföraren torde vara motiverat av att mottagaren därigenom ofta bereds möjlighet att föra rättegången i sitt hemland. Regeln att talan kan riktas mot den fraktförare under vars innehav av godset den händelse inträffade som medfört förlust, minskning, skada eller dröjsmål bidrar till att minska antalet regressanspråk fraktförarna emellan.

Bestämmelsen i andra punkten medför såtillvida en utvidgning av forum-reglerna i art. 31, att efterföljande fraktförare kan bli skyldig att svara t. ex. vid domstol i stat där den förste fraktföraren har sitt hemvist eller huvudkontor eller tog emot godset eller där bestämmelseorten ligger, trots att han själv inte har någon anknytning till den staten.

Art. 37.

Artikeln innehåller regler om fraktförarens regressrätt mot annan fraktförare.

Fraktförare som har betalat ersättning enligt konventionen får återkräva vad han har utgett jämte ränta och gottgörelse för kostnader av de övriga fraktförarna, varvid följande regler för ansvarighetens fördelning skall tillämpas. Den fraktförare som är ansvarig för skadan på den grund att den skadeorsakande händelsen inträffat under den del av befordringen som han utförde skall slutligt bära hela ersättningen, även om den har betalats ut till den skadelidande av annan fraktförare. Är skadan att hänföra till två eller flera fraktförare, skall var och en av dem stå för så mycket av ersättningen som motsvarar hans ansvarighet. Om ansvarighetens omfattning inte kan bestämmas, tar varje fraktförare del i ersättningsskyldigheten i förhållande till den del av frakten som tillkommer honom. Kan det inte utredas vilken eller vilka fraktförare som är ansvariga för skadan, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare i förhållande till vars och ens andel i frakten.

Art. 38.

Denna artikel behandlar det fall att fraktförare som är ansvarig enligt art. 37 är på obestånd. Den del av ersättningen som faller på sådan fraktförare

och som han inte har betalat skall i sådant fall fördelas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten. Detta innebär att den brist som har uppstått täcks av samtliga fraktförare och alltså inte bara av dem som är betalningsskyldiga enligt art. 37.

Art. 39.

Artikeln innehåller vissa processuella bestämmelser om regresstalan.

Enligt *första stycket* får fraktförare mot vilken regresstalan förs inte göra invändning om att motparten inte har varit skyldig att utge ersättning, såvida ersättningen har fastställts av domstol och regressvaranden behörigen har underrättats om rättegången och har beretts tillfälle att inträda i denna. Bestämmelsen är tillämplig på krav enligt både art. 37 och art. 38. *Andra stycket* innehåller särskilda regler om domsrätt i regressmål. Regresstalan skall väckas vid behörig domstol i stat där någon av de fraktförare mot vilka talan riktas har sitt hemvist eller sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får väckas vid samma domstol mot samtliga dessa fraktförare.

Jämförda med domsrätsreglerna i art. 31 första stycket innebär bestämmelserna såtillvida en inskränkning att orten för godsets mottagande till befordran eller bestämmelseorten inte grundar jurisdiktion i regressmål. Å andra sidan innebär bestämmelserna om gemensam talan att anspråk kan riktas också mot fraktförare som enligt reglerna i art. 31 inte varit skyldig att underkasta sig jurisdiktion i den stat där talan väcks. Härigenom blir det möjligt att i en och samma rättegång avgöra samtliga regresskrav. En delvis motsvarande reglering finns i CIM, som emellertid föreskriver att talan skall väckas vid en och samma domstol vid risk att regressrätten mot de icke instämnda järnvägarna förfaller.

Enligt *tredje stycket* skall bestämmelserna i art. 31 om verkställighet av dom äga motsvarande tillämpning i fråga om dom i regressmål. I *fjärde stycket* slutligen föreskrivs, att bestämmelserna i art. 32 om preskription skall tillämpas också i fråga om regressanspråk. Om det anspråk som gett upphov till regresskravet har blivit domfäst, löper preskriptionstiden från den dag då ersättningens belopp slutligt bestämdes av domstol, vilket torde innebära att preskriptionstiden börjar löpa den dag då dom som har vunnit laga kraft meddelades. I övriga fall löper tiden från den dag då ersättningen betalades.

Art. 40.

Enligt denna artikel kan fraktförarna sinsemellan avtala att andra bestämmelser än de som finns i art. 37 och 38 skall gälla i fråga om den slutliga inbördes fördelningen av ansvarigheten.

KAPITEL VII

*Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen**Art. 41.*

I denna artikel föreskrivs i *första stycket* att varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från konventionens bestämmelser är ogiltigt, om annat inte följer av art. 40, samt att ogiltighet av avtalsvillkor dock inte medför att avtalet i övrigt blir ogiltigt. I *andra stycket* anges att i synnerhet sådana villkor är ogiltiga som innebär att rätten till utfallande försäkringsbelopp överläts på fraktföraren eller som har en liknande innebörd eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Konventionens regler är således i princip tvingande. Till skillnad från vad som gäller enligt motsvarande sjö- och lufträttsliga konventioner (Haag-reglerna och Warszawakonventionen) är inte bara sådana avtalsvillkor som är oförmånligare för lastägaren ogiltiga utan detta gäller också sådana villkor som ger honom en förmånligare ställning än konventionens bestämmelser. Konventionens reglering på denna punkt har motiverats med att enhetliga regler är önskvärda av allmänna transportpolitiska skäl.

KAPITEL VIII

Slutbestämmelser

Konventionen innehåller sedvanliga slutbestämmelser. Beträffande innehållet i dessa hänvisar jag till den tidigare redogörelsen för konventionens huvudsakliga innehåll.

Signaturprotokoll

I samband med att konventionen öppnades för undertecknande avslutades ett signaturprotokoll som innefattar överenskommelse om förklaring och precisering av konventionen. Enligt *första stycket* av protokollet skall konventionen inte tillämpas på befordran mellan Det Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland samt Republiken Irland. I anslutning till reglerna i art. 1 fjärde stycket om undantag från konventionens tillämpningsområde för bl. a. befordran av flyttsaker togs i *andra stycket* av protokollet in förklaring enligt vilken signatärmakterna förbinder sig att inleda underhandlingar i syfte att uppnå överenskommelse angående avtal om befordran av flyttsaker och om sammansatt befordran.

Förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen

1 §.

I överensstämmelse med vad jag har anfört i det föregående tas i denna paragraf upp föreskrift om att konventionen skall gälla som svensk lag, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i förevarande lag. Av art. 1 i konventionen framgår dennas sakliga tillämpningsområde, dvs. vilka befordringar som är underkastade konventionen. En förutsättning för konventionens tillämpning är enligt denna artikel, att åtminstone den ena av de orter mellan vilka befordringen sker, dvs. den ort där godset tas emot till befordran (avgångsorten) och bestämmelseorten, ligger i en konventionsstat. I det särskilda fallet måste domstolen således förvissa sig om att i varje fall en av de berörda staterna är konventionsstat. Den avgörande tidpunkten synes böra vara den dag då fraktavtalet slöts. Om inte någon av de stater där avgångs- resp. bestämmelseorten ligger var bunden av konventionen vid denna tidpunkt, blir konventionen inte tillämplig, även om någon av staterna tillträder och blir bunden av konventionen innan transporten är avslutad. Ett ställningstagande till dessa problem torde i praktiken knappast bli aktuellt annat än i fråga om befodringsavtal som ingås innan konventionen träder i kraft för Sverige men avser transporter vilka avslutas först därefter.

I fråga om befordran som inte omfattas av konventionen förblir allmänna vägfrakträttsliga regler tillämpliga. Detta kommer bl. a. att gälla transport av flyttsaker. Huruvida i sådant fall svensk eller utländsk lag skall tillämpas blir att bedöma enligt allmänna internationellt-privaträttsliga regler.

2 §.

Enligt denna paragraf kan Kungl. Maj:t efter överenskommelse med annan konventionsstat och under förutsättning av ömsesidighet förordna att gods-befordran i lokal gränstrafik mellan Sverige och den staten skall vara helt eller delvis undantagen från tillämpning av konventionen. Bestämmelsen grundar sig på art. 1 femte stycket i konventionen. I fråga om grunderna för bestämmelsen hänvisar jag till vad jag har anfört i det föregående.

Konventionen innehåller som nämnts inte någon definition av begreppet gränstrafik. Uttrycket torde dock böra ges en ganska snäv innebörd och detta återspeglas i lagtexten i bestämmningen "lokal", som återfinns också i § 1 stk. 4 i den danska lagen. I övrigt får det ankomma på Kungl. Maj:t att på grundval av innehållet i överenskommelser som Kungl. Maj:t kan komma

att ingå med stöd av bestämmelsen närmare precisera tillämpningsområdet för de undantagsbestämmelser som meddelas.

3 §.

Paragrafen innehåller bestämmelser om underskrifter på fraktsedel.

Enligt art. 5 första stycket första punkten skall avsändaren och fraktföraren underteckna fraktsedeln. Enligt andra punkten får emellertid underskrifterna vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämplor, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas tillåter detta. Som jag tidigare har anfört bör ett sådant förfarande kunna godtas för Sveriges del. I enlighet härmed föreskrivs i förevarande paragraf, att på fraktsedel som upprättas i Sverige avsändarens och fraktförarens underskrifter får vara tryckta (*första punkten*) och att stämpel får användas i stället för underskrift (*andra punkten*).

Det är givetvis ingenting som hindrar att bara den ena partens underskrift är tryckt eller ersatt med stämpel medan den andra parten undertecknar fraktsedeln på vanligt sätt. När avsändare eller fraktförare är juridisk person innebär rätten att ersätta underskrift med stämpel att det räcker med en stämpel som anger den juridiska personens identitet, men det krävs inte att firmatecknares namn finns angivet.

4 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om förfarandet vid fraktförarens försäljning av godset i vissa fall.

I art. 16 tredje stycket i konventionen föreskrivs att fraktföraren under vissa angivna förutsättningar kan sälja godset när hinder har uppstått för transportens fullföljande eller för godsets utlämnande. Enligt samma artikel femte stycket bestäms förfarandet vid försäljningen av lag eller sedvana på den ort där godset finns.

I enlighet med vad jag har anfört i det föregående har i denna paragraf tagits upp bestämmelser av innehåll att när gods som finns i Sverige säljs enligt dessa konventionsbestämmelser försäljningen skall ske på offentlig auktion eller, om sådan inte lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt (*första punkten*) och att om det är möjligt fraktföraren skall i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen (*andra punkten*).

Försäljningen bör i allmänhet ske på offentlig auktion. Annat försäljningssätt bör komma i fråga bara om speciella skäl talar härför, t. ex. när godset är utsatt för risk att bli förstört och en auktion därför inte kan avvakts. Om en försäljning på annat sätt än på auktion kan antas ge förmånligare resultat eller om kostnaden för auktionen inte står i rimligt för-

hållande till godsets värde bör offentlig auktion också kunna underlätas, under förutsättning att försäljning i annan form kan ske på betryggande sätt.

Bestämmelsen i andra punkten är betingad av att den som äger förfoga över godset om möjligt skall få tillfälle att bevaka sina intressen i samband med försäljningen. Vilka åtgärder fraktföraren bör vara skyldig att vidta för att vederbörande skall få kännedom om försäljningen får bedömas med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall. I allmänhet får han anses ha gjort vad som ankommer på honom om han har avsänt skriftligt meddelande om försäljningen under den adress som finns angiven på fraktsedeln eller som på annat sätt är känd för fraktföraren. I brådskande lägen bör han dock underrätta den förfogandeberättigade per telefon eller telegram.

Fraktföraren har en allmän skyldighet att ta vård om godset och han kan därför enligt allmänna regler bli skyldig att utge ersättning till den som äger förfoga över detta, om han brister i omsorg vid godsets försäljning.

5 §.

Paragrafen innehåller forumregler.

Som jag har utvecklat närmare i det föregående tillgodoser forumreglerna i 10 kap. RB behovet av bestämmelser om behörighet för svensk domstol för flertalet av de fall då talan rörande befordran som avses i konventionen enligt art. 31 första stycket skall kunna väckas i Sverige. Undantag utgör emellertid de fall då talan väcks här enbart på den grund att godset tagits emot till befordran i Sverige eller bestämmelseorten ligger här. För dessa fall är en särskild forumregel således nödvändig.

I förevarande paragraf av förslaget föreskrivs därför, att talan som enligt art. 31 första stycket i konventionen kan väckas i Sverige får väckas, utom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken, vid domstolen i den ort där godset mottogs för befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten.

Hänvisningen till art. 31 första stycket i konventionen innebär att bestämmelsen är tillämplig så snart tvisten angår befordran som omfattas av konventionen och således inte bara när den rör sådana frågor rörande befordringen som regleras i konventionen utan också när den gäller frågor som konventionen inte innehåller några bestämmelser om, t. ex. giltigheten av fraktavtal .

Konventionens jurisdiktionsregler i art. 31 är uttömmande och exklusiva. Finns behörigt forum i Sverige enligt RB, exempelvis på den grund att svaranden har egendom här i landet, men är svensk domstol inte behörig enligt art. 31 första stycket, får talan inte tas upp till prövning här.

Som jag har påpekat vid redogörelsen för art. 31 medger konventionen inte att parterna avtalar att viss domstol skall vara exklusivt behörig att pröva tvist angående befordringen. Har parterna avtalat att tvisten skall av-

göras av t. ex. fransk domstol, hindrar detta inte att talan väcks i Sverige, under förutsättning att svensk domsrätt föreligger på annan grund, t. ex. därför att bestämmelseorten är belägen här.

6 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om förfarandet när fråga uppkommer om verkställighet i Sverige av dom som har meddelats i annan konventionsstat.

Konventionen föreskriver i art. 31 tredje stycket att dom, som meddelats av domstol i konventionsstat i tvist angående befordran som avses i konventionen, får verkställas också i annan konventionsstat, sedan den blivit verkställbar i domstolslandet och i verkställighetslandet gällande formföreskrifter har uppfyllts. Rörande den närmare innebörden av bestämmelsen hänvisar jag till vad jag har anfört vid art. 31.

Föreskrifterna i förevarande paragraf om förfarandet, när någon enligt denna konventionsbestämmelse söker verkställighet i Sverige av utländsk dom har i enlighet med vad jag har anfört tidigare utformats efter mönster av motsvarande bestämmelser i 6—8 §§ 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM och i 38 § atomansvarighetslagen. Bestämmelsen i sistnämnda lagrum att domen skall vara åtföljd av förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats att domen avser ersättning enligt konventionen (dvs. Pariskonventionen den 29 juli 1960 om skadeståndsansvar på atomenergins område) saknar motsvarighet i 6 § 1963 års nyssnämnda lag men en föreskrift av sådan innebörd har ansetts lämpligen böra tas upp i nu förevarande paragraf. Som jag har nämnt vid redogörelsen i det föregående för art. 31 i konventionen får undantaget i fjärde stycket av artikeln för dom som är endast interimistiskt verkställbar anses avse dom som inte har vunnit laga kraft. I förevarande paragraf uppställs därför krav på att lagakraftbevis skall företes (jfr 6 § andra stycket 2 i 1963 års nyssnämnda lag och 38 § andra stycket 2 atomansvarighetslagen, vilka föreskrifter båda grundar sig på konventionsbestämmelser som i detta hänseende har samma innehåll som art. 31 fjärde stycket i CMR).

Jag erinrar slutligen om mina uttalanden vid art. 31 om att verkställighet kan vägras under hänvisning till ordre public och att vad den utländska domen kan innehålla om tvångsmedel inte omfattas av verkställighetsreglerna.

7 §.

Paragrafen innehåller en sedvanlig bestämmelse om att Kungl. Maj:t meddelar de ytterligare föreskrifter om konventionens tillämpning som kan behövas.

Ikraftträdande

Lagen bör träda i kraft samtidigt med att konventionen efter ratifikation blir bindande för Sverige. Det synes lämpligt att det sker en tidsmässig samordning i fråga om Norges anslutning till och Sveriges ratifikation av konventionen så att denna träder i kraft samtidigt för båda länderna. Det bör därför överlämnas åt Kungl. Maj:t att förordna om lagens ikraftträdande.

Några särskilda övergångsbestämmelser torde inte behövas.

Hemställan

Jag hemställer, att lagrådets utlåtande över förslaget till *lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg* inhämtas för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:
Britta Gyllensten

Bilaga 1

Förslag

till

Lag

**i anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956
om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg**

Härigenom förordnas som följer.

1 §.

Den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (*konventionen*) skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrives i det följande, gälla som svensk lag.

2 §.

Konungen kan efter överenskommelse med främmande stat som tillträtt konventionen och under förutsättning av ömsesidighet förordna, att befordran av gods på väg i lokal gränstrafik mellan Sverige och den staten skall vara helt eller delvis undantagen från tillämpning av konventionen.

3 §.

På fraktsedel som upprättas i Sverige får fraktförarens och avsändarens underskrifter vara tryckta. Stämpel får användas i stället för underskrift.

4 §.

Försäljning enligt artikel 16 tredje stycket i konventionen av gods som finnes i Sverige skall ske på offentlig auktion eller, om sådan icke lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Om det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen.

5 §.

Talan som enligt artikel 31 första stycket i konventionen kan väckas i Sverige får väckas, utom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbal-

ken, vid domstolen i den ort där godset mottogs för befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten.

6 §.

Ansökan om verkställighet av utländsk dom, som enligt artikel 31 tredje och fjärde styckena i konventionen kan verkställas i Sverige, göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

1. domen i huvudskrift eller i avskrift som bestyrkts av myndighet;
2. förklaring av behörig myndighet i den stat där domen meddelats, att domen avser tvist angående befordran som är underkastad konventionen samt att den vunnit laga kraft och kan verkställas i nämnda stat.

Nu nämnda handlingar skall vara försedda med bevis om utfärdarens behörighet. Beviset skall vara utställt av svensk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat främmande språk än danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av svensk notarius publicus.

Ansökan om verkställighet får ej bifallas utan att motparten haft tillfälle att yttra sig över ansökningen.

Bifalles ansökningen, verkställs domen på samma sätt som svensk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter talan mot hovrättens beslut förordnar annat.

7 §.

Konungen meddelar de ytterligare bestämmelser som kan behövas för konventionens tillämpning.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

Konventionen
den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell
godsbefordran på väg

**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.

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

Inledning

De Fördragsslutande Parterna,

Vilka erkänner önskvärdheten av enhetliga regler rörande villkoren i avtal om internationell godsbefordran på väg, särskilt såvitt angår de skriftliga handlingar som brukas vid sådan befordran samt fraktförarens ansvarighet,

Har överenskommit följande:

KAPITEL I

Tillämpningsområde

Artikel 1

1. Denna konvention äger tillämpning på varje avtal om godsbefordran med fordon på väg mot vederlag, när orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, såsom de angivits i avtalet, är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena är en fördragsslutande stat. Vad nu sagts gäller oavsett parternas hemvist och nationalitet.

2. I denna konvention förstås med »fordon» sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar, som avses i artikel 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.

3. Denna konvention gäller även när befordran som faller inom dess tillämpningsområde utföres av stater eller statliga inrättningar eller organisationer.

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) på befordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran;

b) på begravningstransport;

c) på befordran av flyttsaker.

5. De Fördragsslutande Parterna förbinder sig att icke genom särskilda överenskommelser 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 uteslutande utföres inom deras territorier, medge 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, på inlandsvattenväg eller med luftfartyg utan att godset — frånsett fall då artikel 14 är tillämplig — lossas från fordonet, äger denna konvention likväl tillämpning på 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 på väg, icke orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under sådan befordran och på grund av att befordringen skett på annat sätt än på 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 gäller för befordran av gods med det ifrågavarande transportmedlet. Saknas sådana regler, bestämmes emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt 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 på det andra transportmedlet, bestämmes hans ansvarighet likaledes enligt vad i första stycket sägs och som om hans verksamhet som vägfraktförare och hans verksamhet som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet utövats av två skilda personer.

KAPITEL II

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Artikel 3

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för vad hos honom anställd eller annan som han anlitar för befordringen företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande. Fraktföraren svarar därvid såsom för egen handling eller underlåtenhet.

KAPITEL III

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Artikel 4

Fraktavtalet skall bekräftas genom fraktsedel. Att fraktsedel icke har upprättats eller icke har föreskrivet innehåll eller har gått förlorad inverkar icke på avtalets existens eller giltighet, och avtalet förblir underkastat bestämmelserna i denna konvention.

Artikel 5

1. Fraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar, vilka skall undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna får vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämplat, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas tillåter detta. Det

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.

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 på godsets art och på förpackningssättet samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benämning;
- g) antalet kollin, dessas särskilda märkning och nummer;
- h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd;
- i) kostnader hänförliga till befordringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
- j) erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter;
- k) meddelande att befordringen är underkastad bestämmelserna i denna konvention utan hinder av att annat kan vara avtalat.

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 också 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 äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter som de anser påkallade.

Artikel 7

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

a) uppgifter som nämnes i artikel 6 första stycket b), d), e), f), g), h) och j);

b) uppgifter som nämnes i artikel 6 andra stycket;

c) annan uppgift eller anvisning som avsändaren lämnar för fraktsedelns upprättande eller för att införas i denna.

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

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

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

antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Artikel 10

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för sådan skada på person, materiel eller annat gods och sådana kostnader som uppkommit till följd av bristfällig förpackning av godset, om icke bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när denne mottog godset, och fraktföraren ändå underlät att göra förbehåll därom.

Artikel 11

1. Till uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren skall avsändaren föga erforderliga handlingar till fraktsedeln eller ställa sådana handlingar till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär.

2. Fraktföraren är icke skyldig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga. Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada som uppkommer 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 bär samma ansvar som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller överlämnats till honom går förloerade eller används oriktigt. Den ersättning som han har att utge får dock icke överstiga vad som skolat utgå, om godset gått förlorat.

Artikel 12

1. Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom att begära hos fraktföraren att godset stoppas under befordringen, att bestämmelseorten änd-

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

skyndas den som äger förfoga över godset.

Artikel 8

1. Vid mottagandet av godset skall fraktföraren undersöka

a) riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kollin samt om dessas märkning 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 på fraktsedeln teckna förbehåll härom och ange grunden för förbehållet. Han skall också ange grunden för varje förbehåll som han gör i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd. Sådant förbehåll gäller icke mot avsändaren, om denne icke uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln.

3. Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Han kan även fordra undersökning av kollinas innehåll. Fraktföraren äger kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen skall antecknas på fraktsedeln.

Artikel 9

1. Fraktsedeln skall, såvida annat icke styrkes, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

2. Har fraktföraren icke tecknat förbehåll på fraktsedeln samt angivit grunden för detta, skall, om annat icke styrkes, godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset, samt antalet kollin, dessas märkning och nummer

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

ras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som angivits i fraktsedeln.

2. Denna rätt upphör, när 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, om avsändaren infört föreskrift därom i fraktsedeln.

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

5. Förfoganderätten får utövas endast under följande villkor:

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

b) att utförandet av de nya anvisningarna är möjligt vid den tidpunkt när de når 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 leder till delning av sändningen.

6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket b) icke efterkomma erhållen anvisning, skall han härom 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

enligt bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att fordra, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är ansvarig gentemot den som därigenom tillskyndats skada.

Artikel 13

1. Sedan godset kommit fram till bestämelseorten 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 gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

2. Mottagare vilken gör gällande rätt som tillkommer honom enligt första stycket, skall betala det belopp som framgår av fraktsedeln. I fall av tvist härom är fraktföraren icke skyldig att utlämna godset, om mottagaren icke ställer säkerhet.

Artikel 14

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

2. Om emellertid omständigheterna medger att befordringen utföres på annat sätt än fraktsedeln anger och fraktföraren icke kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som enligt artikel 12 äger förfoga över godset, åligger det fraktföraren 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 synes honom bäst tillgodose dennes intresse.

Artikel 15

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

2. Mottagaren äger, trots 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 givit anvisning om att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena av förevarande artikel mottagaren anses som avsändare och den andre som mottagare.

Artikel 16

1. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta anvisning eller efterkomma mottagen anvisning, om kostnaden icke uppkommit till följd av hans fel eller försummelse.

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 åt den andre. Han äger dock anförtro godset åt tredje man och svarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset häftar alltjämt för de belopp som framgår av fraktsedeln 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, om godset 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 också i annat fall sälja godset, om han icke inom skälig tid från den som äger förfoga över godset erhållit annan anvisning som han skäligen får anses skyldig att efterkomma.

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

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

KAPITEL IV

Fraktförarens ansvarighet

Artikel 17

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

2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som icke föranletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga 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 défectuosité 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 kan icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som han använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk.

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

a) användning av öppet fordon utan presenning, när 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 när det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

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

d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som 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) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollina;

f) befordran av levande djur.

5. Är fraktföraren enligt denna artikel icke ansvarig för viss eller vissa av de omständigheter som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning som de förhållanden för vilka han enligt denna artikel är ansvarig har 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 hav-

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

Artikel 18

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

2. Visar fraktföraren att förlust, minskning eller skada att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av en eller flera av de särskilda risker som nämnes i artikel 17 fjärde stycket, skall den antagas härröra därav. Motparten äger dock föra bevisning om att förlusten, minskningen eller skadan i verkligheten icke vare sig helt eller delvis är att tillskriva sådan risk.

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

4. Sker befordringen med fordon som är 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 bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket d), om han icke visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilar honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

5. Fraktföraren äger icke till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket f), om han icke visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, samt att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Artikel 19

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, när godset icke utlämnats inom avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, när den tid som åtgått för befordringen överskrider vad som med hän-

ing regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of 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

des circonstances et, notamment, dans le cas d'un chargement partiel, du temps 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-

syn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves, för att i sedvanlig ordning samla full last.

Artikel 20

1. Om godset icke utlämnats inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom sextio dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, äger den berättigade anse godset som förlorat utan att behöva förebringa annan bevisning härför.

2. Den berättigade kan, när han mottager gottgörelse för att godset gått förlorat, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom loppet av ett år från det ersättningen utbetalades. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran framställts skall lämnas honom.

3. Inom trettio dagar från det han erhållit underrättelse som nu sagts kan den berättigade påfordra, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som framgår av fraktsedeln och återbetalar den gottgörelse han uppburit, minskad med den kostnadsersättning som kan ha inräknats däri, men utan inskränkning i den rätt till gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som han kan ha enligt artikel 23 och, i förekommande fall, artikel 26.

4. Framställs ej begäran som sägs i andra stycket eller lämnas icke någon anvisning inom den i tredje stycket nämnda trettiodagarsfristen eller kommer godset icke tillrätta förrän mer än ett år förflutit från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren förfoga över godset i överensstämmelse med lagen på 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 hålla avsändaren skadeslös 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, ange de försiktighetsmått som skall 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 vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket av denna artikel, kan fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättningsskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Artikel 23

1. Är fraktföraren på grund av bestämmelserna i denna konvention skyldig att utge ersättning för förlust eller minskning av gods, beräknas ersättningen efter det värde godset vid tiden för dess mottagande till befordran hade på den ort där det mottogs till befordran.

2. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om inte heller sådant pris finnes, 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.

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix

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.

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en inscrivant à la lettre de voiture, et contre

överenskommen tilläggsavgift 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 kan vid sidan av ersättning som avses i artiklarna 23, 24 och 25 gottgörelse fordras intill beloppet av det uppgivna intresset för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Artikel 27

1. Den som är berättigad till ersättning äger fordra ränta på ersättningsbeloppet. Ränta beräknas efter fem procent om året och löper från den dag då skriftligt anspråk på ersättning avsändes till fraktföraren eller, om sådant anspråk icke framställts, från den dag då talan väcktes.

2. Är belopp som ligger till grund för beräkning av ersättning icke uttryckt i myntslaget i den stat där betalning kräves, skall omräkning ske efter den på betalningsdagen gällande kursen på den ort där betalning sker.

Artikel 28

1. Kan enligt tillämplig lag förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran vilken är underkastad denna konvention, ge upphov till anspråk på annan grund än avtal, får fraktföraren åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter hans ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek.

2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål mot person, för vilken fraktföraren svarar enligt artikel 3, äger även sådan person åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter fraktförarens an-

bility 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 the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

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 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.

3. Ersättningen får dock icke överstiga 25 francs för kilogram av förlorad bruttovikt. Med franc förstås guldfranc med en vikt av 10/31 gram och 0,900 finhet.

4. Härutöver skall frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada ersättes icke.

5. Skada till följd av dröjsmål är fraktföraren skyldig att ersätta intill fraktens belopp.

6. Ytterligare ersättning kan fordras endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits enligt artikel 24 eller artikel 26.

Artikel 24

Avsändaren äger mot erläggande av överenskommen tilläggsavgift i fraktsedeln uppge högre värde på godset än som motsvarar det i artikel 23 tredje stycket föreskrivna ansvarighetsbeloppet, och i sådant fall gäller det uppgivna värdet i stället som sådant belopp.

Artikel 25

1. Vid skada på godset skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter det enligt artikel 23 första, andra och fjärde styckena bestämda värdet av godset.

2. Ersättningen får dock icke överstiga:

a) om hela sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha utgått om sändningen gått förlorad;

b) om blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, det belopp som skulle ha utgått, om denna del gått förlorad.

Artikel 26

1. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln och mot erläggande av

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 of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the lia-

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 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent

svarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek.

Artikel 29

1. Fraktföraren kan icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller innebär överflyttning av bevisskyldigheten, om han orsakat skadan uppsåtligen eller om sådan vårdslöshet ligger honom till last som likställes med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts.

2. Vad nu sagts gäller även när uppsåt eller vårdslöshet ådagalagts av någon som är anställd hos fraktföraren eller av annan som denne anlitat för befordringen när den anställda handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställda eller medhjälparen ej heller med avseende på 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 ha gemensamt med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att, när fråga är om synlig minskning eller skada, senast vid utlämnandet, eller, när fråga är om minskning eller skada, som icke var synlig, inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, ha till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art, skall mottagaren, om annat ej styrkes, antagas ha tagit emot godset i det tillstånd som angivits i fraktsedeln. I fråga om minskning eller skada, som ej var synlig, skall anmärkningen göras skriftligen.

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 an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a

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 une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel

2. Har mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när fråga är om 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 utgår endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjugo 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 är skyldiga att i skälig omfattning underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar.

Artikel 31

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention får upptagas, förutom vid sådan domstol i fördragsslutande stat som parterna utsett, 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,

och får icke väckas vid annan domstol.

2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av dylik domstol, får ny talan icke väckas mellan sam-

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 misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

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 —

ma 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 väckes.

3. Sedan dom i tvist som avses i första stycket av denna artikel meddelats av domstol i fördragsslutande stat och blivit verkställbar i den staten skall domen vara verkställbar även i var och en av de övriga fördragsslutande staterna, så snart de formföreskrifter har blivit uppfyllda som gäller i den fördragsslutande stat där verkställighet söks. Sådana formföreskrifter får ej innefatta möjlighet till omprövning av själva saken.

4. Bestämmelserna i tredje stycket av denna artikel äger tillämpning på domar, meddelade efter kontradiktoriskt förfarande, tredsdomar och av domstol stadfästa förlikningar men icke på domar, som är endast interimistiskt verkställbara, eller på avgöranden, varigenom kärande, som helt eller delvis tappat målet, ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

5. Säkerhet för kostnad i rättegång med anledning av befordran som är underkastad denna konvention får icke fordras av sådan medborgare i fördragsslutande stat som har hemvist eller idkar rörelse med fast driftställe i sådan stat.

Artikel 32

1. Talan rörande befordran som är underkastad 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, gäller dock en frist om tre år. Preskriptionstiden löper

(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 fraktavtalet slöts.

Den dag från vilken tid för talans väckande löper medräknas icke i tiden.

2. Skriftligt krav medför uppehåll i preskriptionstiden intill den dag da fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medges kravet delvis, fortsätter preskriptionstiden att löpa endast med avseende på den del av kravet som kvarstår som tvistig. Bevisskyldigheten för att krav eller svar därpå mottagits eller att handlingar återställts åvilar den som påstår sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i preskriptionstiden.

3. Om annat ej följer av bestämmelserna i andra stycket, tillämpas i frågor som avser uppehåll i preskriptionstiden lagen i den stat där talan väckts. Samma lag tillämpas i frågor som gäller preskriptionsavbrott.

4. Preskriberad fordran kan ej göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

Artikel 33

Fraktavtalet får innehålla bestämmelse om att tvist skall avgöras av skiljemän, om bestämmelsen föreskriver att skiljemännen skall 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 taga emot godset och fraktsedeln såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges 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 på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning därtill skall han såväl på nämnda exemplar som på kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

2. Bestämmelserna i artikel 9 äger tillämpning på förhållandet mellan fraktförare vilka utför befordran efter varandra.

Artikel 36

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål på grund av fraktavtal får, utom när fråga är om genkärsmål eller kvittningsyrkande i rättegång rörande fordran grundad på fraktavtalet, föras endast mot den förste eller den siste fraktföraren eller mot den fraktförare som utförde sådan del av befordringen varunder händelse inträffade vilken orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet. Talan får samtidigt föras mot flera av dessa fraktförare.

Artikel 37

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konven-

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-

tion, kan återkräva ersättningen 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 bära hela ersättningen, vare sig denna betalats av honom själv eller av annan fraktförare;

b) har skadan orsakats av omständighet som är att hänföra till två eller flera fraktförare, skall envar av dem bära 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 vilken fraktförare ansvarigheten åvilar, fördelas ersättningsskyldigheten 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 framställs med stöd av artikel 37 eller artikel 38, kan icke göra gällande att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han utgivit, om detta fastställts av domstol och den förstnämnde fraktföraren blivit behörigen underrättad om rättegången och fått 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 får väckas i samma rättegång mot samtliga dessa fraktförare.

3. Bestämmelserna i artikel 31 tredje och fjärde styckena äger motsvarande tillämpning på avgöranden i mål angående regressanspråk enligt artiklarna 37 och 38.

4. Bestämmelserna i artikel 32 skall äga motsvarande tillämpning beträffande regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden 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 äger sinsemellan avtala om avvikelse från bestämmelserna i artiklarna 37 och 38.

KAPITEL VII

Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen

Artikel 41

1. Om annat icke följer av vad som föreskrives 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 är sådana villkor ogiltiga som innebär överlåtelse på fraktföraren av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller som har liknande innebörd eller som innebär 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 adhèrera 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 är medlemmar av Ekonomiska Kommissionen för Europa, och av stater, som är berättigade att som rådgivande delta i kommissionens arbete enligt åttonde stycket av kommissionens direktiv.

2. Stater, som får delta i viss del av den av Ekonomiska Kommissionen för Europa bedrivna verksamheten enligt elfte stycket av kommissionens direktiv, kan bli Fördragsslutande Parter i denna konvention genom att ansluta sig till konventionen sedan denna 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 generalsekreterare.

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 har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

2. För stat, som ratificerar konventionen eller ansluter sig därtill efter det att 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 kan uppsäga denna konvention genom underrätt-

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

telse till Förenta Nationernas generalsekreterare.

2. Uppsägning får verkan tolv månader efter den dag då generalsekreteraren mottog underrättelse därom.

Artikel 45

Om efter det konventionen trätt i kraft antalet Fördragsslutande Parter på grund av uppsägningar nedgår under fem, upphör konventionen att gälla från den dag då den sista uppsägningen får verkan.

Artikel 46

1. Varje stat äger att vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom underrättelse 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 underrättelsen nämnt territorium från nittionde dagen efter det att generalsekreteraren mottagit underrättelsen eller, om konventionen då ännu ej trätt i kraft, från dagen för dess ikraftträdande.

2. Stat, som enligt första stycket avgivit förklaring, varigenom konventionen blir gällande för territorium för vars internationella angelägenheter den staten svarar, kan enligt vad som föreskrives 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 kan bilägga genom underhandlingar eller på annat sätt, kan 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 adhérera, 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 hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.

Artikel 48

1. Fördragsslutande Part kan vid undertecknandet eller ratificeringen av denna konvention eller vid anslutningen till den förklara, att den icke anser sig bunden av artikel 47 i konventionen. Andra Fördragsslutande Parter är icke bundna av artikel 47 i förhållande till Fördragsslutande Part som gjort sådant förbehåll.

2. Fördragsslutande Part som gjort förbehåll enligt första stycket äger när som helst återtaga förbehållet genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare.

3. Annat förbehåll mot denna konvention är icke tillåtet.

Artikel 49

1. Sedan denna konvention varit i kraft i tre år, kan envar Fördragsslutande Part genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare begära att en konferens sammankallas för revision av konventionen. Generalsekreteraren skall underrätta alla Fördragsslutande parter om denna framställning och sammankalla en revisionskonferens, under förutsättning att minst en fjärdedel av de Fördragsslutande Parterna inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar honom att de samtycker till framställningen.

2. Om en konferens sammankallas enligt föregående stycke, skall generalsekreteraren underrätta alla Fördragsslutande parter därom och anmoda dem att inom tre månader framlägga de förslag de önskar behandlade av konferensen. Generalsekreteraren skall senast tre månader före den dag då konferensen skall öppnas tillställa samtliga Fördragsslutande Parter en

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.

preliminär dagordning för konferensen samt texterna 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 samt de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt 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 och de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 42 andra stycket underrättelse om:

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) underrättelser som mottagits enligt artikel 46;

f) förklaringar och underrättelser 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 varpå 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 äger 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 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade, överenskommit om följande förklaring och precisering:

1. Denna konvention äger icke tillämpning på befordran mellan Det Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland samt Republiken Irland.

2. Till artikel 1 fjärde stycket.

Undertecknade förbinder sig att inleda underhandlingar för att uppnå överenskommelser angående avtal om befordran av flyttsaker och om sammansatt befordran.

Till bekräftelse varpå 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 äger lika vitsord.

Protokoll, hållet i lagrådet den 27 maj 1968.

Närvarande:

f. d. justitierådet LIND,
justitierådet ALEXANDERSON,
regeringsrådet RINGDÉN,
justitierådet CONRADI.

Enligt lagrådet den 18 april 1968 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 5 april 1968, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i 87 § regeringsformen avsedda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av assessorn Birgitta Blom.

Lagrådet yttrade:

Konventionens regelsystem är sådant att hinder inte möter mot dess införlivande med svensk rätt. Konventionen är avsedd att föreläggas riksdagen för godkännande. Lagrådet har att med utgångspunkt från att konventionen godkänns yttra sig rörande vilka lagstiftningsåtgärder som kan vara ändamålsenliga för införlivandet.

Enligt vedertagen uppfattning fordras en lagstiftningsakt för att bestämmelserna i en konvention skall tillämpas av svensk domstol eller annan myndighet. När det gäller en internationell överenskommelse på civilrättens område, avsedd att skapa rättigheter och skyldigheter för enskilda, har hittills det ojämförligt vanligaste varit att dess innehåll i vad det är av vikt skrivs om till svensk lag. På grundval av konventionens regelsystem utarbetas en svensk lagtext med begagnande av sedvanligt svenskt lagspråk och svensk lagstiftningsteknik. Konventionen transformeras, som det heter, till svensk lag. Enligt hittills anlagt synsätt torde den folkrättsliga förpliktelsen ej sträcka sig längre än att det är konventionens materiella innehåll som skall bringas till tillämpning. För Sveriges del är påtagliga fördelar förknippade med ett sådant förfaringssätt. En internationell konvention anknyter i allmänhet till de större staternas olika rättssystem. Ofta kommer den juridiska utformningen att delvis bero på kompromisser på skilda

punkter. Ett mindre land kan av naturliga skäl mera sällan påräkna hänsyn för sin särskilda rättsteknik. Transformerings till svensk lag kan då leda till jämkningar inom konventionens ram för att anpassning skall kunna ske utan att de inhemska rättsreglernas inre sammanhang bryts sönder. Och förfarandet kan ge orsak till översyn även av vad som ligger utanför det direkt aktuella rättsområdet. Eventuella oklarheter i konventionen kan påvisas i auktoritativa lagmotiv, vilka på hos oss brukligt sätt redovisar bakgrunden till de olika bestämmelserna och söker klargöra den exakta innebörden av de använda svenska uttrycken.

Beträffande den konvention varom nu är fråga föreslås en annan metod för införlivandet med svensk rätt. Enligt det remitterade lagförslaget förklaras konventionen skola gälla som svensk lag. Konventionen är avfattad på engelska och franska. Enligt slutorden i konventionen äger de båda texterna lika vitsord. Metoden innebär sålunda att som svensk lag skall — vid sidan av varandra — gälla en engelsk och en fransk text. Den bifogade svenska översättningen äger icke vitsord utan utgör endast ett hjälpmedel för tolkningen av de utländska texterna.

En sådan ordning kan av naturliga skäl väcka betänkligheter. Konventionen skall läsas och förstås av svenska medborgare och den skall tillämpas av svenska domstolar och myndigheter. Språksvårigheter kan utgöra visst hinder vid tillämpningen i Sverige. Några därmed sammanhängande förhållanden synes böra särskilt understrykas. Konventionen saknar motivuttalanden i egentlig mening. För bestämmelser som varit resultat av kompromisser kan med avsikt ha begagnats uttryck som ger utrymme för olika tolkningar. Ibland synes den engelska och den franska texten på grund av språkliga förhållanden inte helt överensstämma. Ytterligare svårigheter har efter konventionens utarbetande uppkommit, när till de två främmande texterna skolat fogas en tredje — den svenska — som till uppställning och utformning så nära som möjligt skall ansluta till de två andra texterna. Det har inte kunnat undvikas att innebörden av vissa bestämmelser i konventionen på grund av nu anförda eller andra omständigheter framstår som oklar. Några exempel härpå skall anföras.

I bl. a. art. 17 andra stycket, art. 20 första, andra och tredje styckena samt art. 23 femte stycket förekommer på engelska uttrycket »the claimant» resp. »the person entitled to make a claim» och på franska uttrycket »l'ayant droit». Det synes i och för sig tveksamt, huruvida innebörden av den engelska och den franska texten i detta hänseende är helt densamma. Men härtill kommer att i den svenska översättningen av bestämmelserna finns i tur och ordning uttrycken »den berättigade», »den som äger förfoga över godset» och »någon som visar att han lidit skada». — Enligt art. 31 första stycket har kontraktsparterna tillagts befogenhet att överenskomma om tvistens hänskjutande till domstol i någon av konventionsstaterna. Det är omöjligt att av de engelska och franska texterna läsa ut, om sådant hän-

skjutande skall ske till viss domstol eller s. a. s. till domstolsorganisationen i visst land (varvid ankommer på det landet att tillhandahålla forum) eller om möjligen parterna äger prorogera till domstolsorganisationen i flera länder, vilket sistnämnda kunde vara motiverat för att skapa behörighet för domstolarna i alla länder som godset passerar. Såsom framgår av remissprotokollet kan för övrigt vara tveksamt om enligt bestämmelsen en prorogation medför exklusiv behörighet. — Angående art. 36 vill lagrådet framhålla att en annan uppfattning är tänkbar än den departementschefen givit uttryck för. Av uttalanden vid konventionens tillkomst framgår att bestämmelsen i andra punkten inte avsetts medföra någon utvidgning av domsrättsreglerna i art. 31 första stycket och att talan mot flera fraktförare enligt art. 36 därför bara kan föras när den stat där talan väcks äger jurisdiktion i fråga om samtliga dessa fraktförare. Bestämmelsen i andra punkten torde därför böra tolkas som en regel om kumulation. Den med denna bestämmelse i stort sett överensstämmande regeln i art. 39 andra stycket andra punkten innebär uppenbarligen inte annat än en kumulationsregel. — Oklarhet vidlåder också bestämmelsen i andra punkten av art. 39 fjärde stycket, avseende utgångspunkten för beräkning av preskriptionstiden för regressanspråk. I remissprotokollet uttalas den uppfattningen att preskriptionstiden när det grundläggande ersättningsanspråket blivit domfäst börjar löpa den dag då dom som har vunnit laga kraft meddelades. Enligt lagrådets mening nödvändiggör konventionstexten icke en sådan tolkning och sakliga skäl synes närmast tala för att preskriptionstiden skall börja löpa först den dag då laga kraft inträtt. — Åtskilliga otydligheter i övrigt har belysts genom uttalanden av departementschefen.

Det skall emellertid inte bestridas att den i det remitterade förslaget begagnade metoden för införlivande av en konvention med svensk rätt, dvs. att konventionen såsom sådan skall gälla som svensk lag, kan ha vissa fördelar. Ibland torde det kunna vara av betydelse att en svensk kontraktspart kan hänvisa till att en konvention som sådan — och inte en omskrivning på svenska — är lag i Sverige. Måhända kan också antagas att utsikterna till enhetlig rättstillämpning i alla konventionsstater blir större, om det är exakt samma text (texter) som gäller i de skilda länderna.

Av remissprotokollet framgår att en ny lagstiftning avseende såväl nationella som internationella vägfraktavtal är avsedd att komma till stånd inom några år. Tanken är att vid denna tidpunkt kommer att prövas om en transformering av konventionen skall ske, ehuru givetvis detta icke kommer att innebära några förändringar i det väsentliga innehållet. Lagrådet kan med hänsyn härtill instämma i departementschefens uppfattning att speciella skäl talar för att en enklare metod kommer till användning i detta särskilda fall.

När lagrådet i frågan hur en internationell överenskommelse bör överföras till svensk lag ansett transformeringsmetoden äga principiellt före-

träde, har denna bedömning företagits med hänsyn till förhållandena sådana de nu gestaltar sig och med ledning av vunna erfarenheter. Emellertid kan förutses att med tilltagande mellanfolkligt samarbete antalet av Sverige biträdda konventioner som måste omsättas i svensk lag kommer att snabbt öka i antal. Möjligen kommer därvid strängare krav att ställas på formell överensstämmelse mellan olika rättsordningar. Genomförandet i den form som får anses som den från svensk rättssynpunkt bästa, nämligen innehållets transformering till svensk lagtext, kan möta svårigheter. Skall transformeringsmetoden mera allmänt ersättas av exempelvis den metod som använts i förevarande fall bör, med hänsyn till frågans stora vikt, saken enligt lagrådets mening bli föremål för ett principiellt avgörande av generell räckvidd.

Lagrådets närmare granskning av konventionens innehåll har skett från synpunkten i vad mån dennas regler gör bestämmelser i den föreslagna lagen erforderliga. Den svenska översättningens överensstämmelse med konventionens originaltexter faller utanför granskningen.

1 §.

Bland konventionsbestämmelser vilka enligt förevarande paragraf skall gälla som svensk lag ingår den i art. 45 upptagna föreskriften att konventionen, i händelse antalet konventionsstater på grund av uppsägningar nedgår under fem, upphör att gälla från den dag då den sista uppsägningen får verkan. Skulle konventionen av sådan anledning upphöra, kan det bli föremål för tvekan, huruvida dess materiella bestämmelser alltjämt utgör svensk lag eller ej. Det bör emellertid tillkomma den svenska lagstiftaren att i ett dylikt läge avgöra om regleringen skall behållas eller ej samt, i sistnämnda fall, bestämma tidpunkten då lagen skall upphöra och meddela de övergångsbestämmelser som då erfordras. Avsikten lär också vara att lagens giltighet skall vara oberoende av konventionens. Denna ståndpunkt skulle klart framträda, om förevarande paragraf fick förslagsvis den lydelsen att som svensk lag skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrives i det följande, gälla art. 1—41 av konventionen. Att därigenom från giltighet såsom svensk lag uteslutes konventionens inledning och, förutom art. 45, också dess slutbestämmelser i övrigt är en fördel med den angivna lydelsen, vilken lagrådet får förorda.

För tydlighetens skull må anmärkas att jämlikt första stycket i signaturprotokollet konventionen ej äger tillämpning på befordran mellan Det Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland samt Republiken Irland.

Godtages lagrådets förslag, behöver i senare paragrafer hänvisning till viss artikel icke efterföljas av orden »i konventionen».

2 §.

Den möjlighet att avtala om undantag från konventionens tillämpning som enligt art. 1 femte stycket står konventionsstater inbördes till buds måste rimligen så mycket mer antagas tillkomma konventionsstat i förhållande till stat som står utanför konventionen. För Sverige kan det i vissa lägen vara av vikt att kunna tolka och tillämpa konventionen i enlighet med denna uppfattning om dess innebörd. Om exempelvis Norge tillträder konventionen men Finland låter med tillträdet anstå, skulle det te sig egenomligt, om den lokala gränstrafiken med Norge kunde undantagas från konventionens tvingande reglering men inte samma slags trafik med Finland. Av dessa skäl förordar lagrådet att villkoret att den främmande staten skall ha tillträtt konventionen får utgå.

5 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser om forum och föreskriver att talan som enligt art. 31 första stycket kan upptagas här i landet får väckas ej blott vid domstol som är behörig enligt 10 kap. rättegångsbalken utan även vid domstolen i den ort där godset mottogs för befordran eller vid domstolen i bestämelseorten. Såsom lagrådet förut anfört är det emellertid tveksamt huruvida inte parterna kan avtala om jurisdiktion här i landet utan att ange den domstol som skall upptaga tvisten. Därest så sker kan det uppstå fall då ingen svensk domstol blir behörig. Med hänsyn härtill får lagrådet föreslå ett tillägg till lagtexten av följande lydelse »eller, om enligt det sagda behörig domstol ej finnes, vid Stockholms rådhusrätt».

Lagrådet förordar att ytterligare en paragraf införs i lagen.

Enligt art. 29 i konventionen äger fraktföraren inte åberopa vissa till hans skydd uppställda regler om ansvarsbegränsning och bevisbördans fördelning, försåvitt skadan orsakats av honom eller hans folk uppsåtligen eller genom sådan vårdslöshet som likställs med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts. Motsvarande gäller beträffande den personliga ansvarigheten för någon som är anställd hos fraktföraren eller som är dennes medhjälpare. Och enligt art. 32 första stycket förlängs den vanliga ettåriga preskriptionstiden till tre år, om talan grundas på uppsåt eller sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan förs likställs med uppsåt. Departementschefen har i anslutning till art. 29 i remissprotokollet uttalat att med vårdslöshet som enligt *lex fori* likställs med uppsåt torde för svensk rätts del få avses särskilt allvarliga former av vårdslöshet; därvid hänvisas bl. a. till 25 § i 1937 års luftbefordringslag.

På olika ställen i svensk lag förekommer sammanställningen uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet. Någon allmän regel om att med uppsåt jämsställs grov vårdslöshet torde dock inte gälla. Fastmera tyder den omständig-

heten att sådana sammanställningar görs närmast på att det ansetts krävas uttrycklig föreskrift för att i det särskilda fallet grov vårdslöshet skall jämsättas med uppsåt.

Det synes lämpligt att vid införlivande av konventionen med svensk rätt upptaga tanken att vårdslöshet av allvarlig beskaffenhet skall jämsättas med uppsåt. Härför krävs enligt det anförda en uttrycklig bestämmelse. Det torde därvid knappast kunna ifrågakomma att använda annat uttryck än »grov vårdslöshet». Att härmed avses bara oaktsamhet av mycket allvarlig natur torde vara tydligt med hänsyn till rättstillämpningen i övrigt inom civilrätten.

Lagrådet föreslår i enlighet härmed att i lagen upptas stadgande att vid tillämpningen av art. 29 och art. 32 första stycket med uppsåt skall likställas grov vårdslöshet. Stadgandet bör lämpligen utgöra lagens 5 §. I paragrafnumreringen bör göras härav betingade ändringar.

Ur protokollet:

Ingrid Hellström

*Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans
Maj:t Konungen i statsrådet på Stockholms slott den
28 juni 1968.*

Närvarande:

Statministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LANGE, KLING, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASPLING, PALME, SVEN-ERIC NILSSON, LUNDKVIST, GUSTAFSSON, GEIJER, ODHNOFF, WICKMAN.

Chefen för justitiedepartementet, statsrådet Kling, anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets utlåtande över förslag till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

I likhet med lagrådet förutser jag en utveckling mot ett snabbt ökande antal av Sverige biträdde konventioner som måste omsättas i svensk lag. I själva verket är situationen redan nu sådan, att vi har svårigheter att följa med i det internationella lagharmoniseringsarbetet, eftersom den hos oss traditionella transformeringsmetoden är en mycket tidsödande och arbetskrävande lagstiftningsmetod. Redan häri ligger ett viktigt skäl att överväga en övergång till enklare och snabbare metoder när det gäller att införliva internationella konventioner med svensk rätt.

Som lagrådet har påpekat torde det vidgade mellanfolkliga samarbetet på det rättsliga området också medföra att kraven på formell överensstämmelse mellan olika nationella rättsordningar efter hand ställs högre. Transformeringsmetoden sådan den nu tillämpas hos oss ger inte alltid tillfredsställande resultat i det hänseendet.

Med hänsyn till dessa förhållanden anser jag att frågan om att helt eller delvis ersätta transformeringsmetoden med exempelvis den metod som använts i förevarande fall bör tas upp till prövning i hela dess omfattning. Jag har tidigare berört denna fråga i ett mera speciellt sammanhang. I samband med att jag tillkallade sakkunniga för att i nordiskt samråd utreda förutsättningarna för att bevara och utveckla den nordiska rättsgemenskapen vid en eventuell anslutning till den europeiska ekonomiska gemenskapen (EEC) uttalade jag i direktiven för de sakkunniga, att det planerade utredningsarbetet borde omfatta bl. a. vilken legislativ form som bör väljas för genomförandet i den nationella lagstiftningen av Romfördraget eller däremot svarande fördrag samt de avtal som anknyter därtill ävensom av sådana för den

gemensamma marknaden bindande beslut som fattas av organen inom EEC.

Jag delar lagrådets uppfattning att frågan bör bli föremål för ett principiellt ställningstagande av allmän räckvidd. Ett sådant ställningstagande förutsätter emellertid en föregående allsidig bedömning av olika alternativa lösningar. Eftersom en omläggning av det nu tillämpade systemet skulle få omedelbara återverkningar på det nordiska lagsamarbetet bör samråd ske med de övriga nordiska länderna innan man tar ställning i frågan. Jag avser att ta initiativ till ett sådant samråd. Först därefter kan avgöras i vilka former de fortsatta övervägandena skall ske.

De av lagrådet föreslagna jämkningarna i 1 och 2 §§ i lagförslaget bör göras. Förslaget att i lagen tas upp uttrycklig föreskrift av innebörd att vid tillämpning av konventionens bestämmelser i art. 29 och 32 första stycket grov vårdslöshet skall likställas med uppsåt bör också godtas. Bestämelse i ämnet bör som lagrådet föreslagit tas upp som en ny 5 §. Detta föranleder en omnumrering av 5—7 §§ i det remitterade förslaget.

Bestämmelsen i art. 31 första stycket får enligt min mening — med hänsyn särskilt till utformningen av den franska texten — närmast ges den innebörden att ett prorogationsavtal enligt konventionen skall respekteras endast om parterna i avtalet angett, direkt eller indirekt, den eller de domstolar som skall vara behöriga. Det torde således inte vara tillräckligt att avtalet helt allmänt utpekar domstolarna i viss stat. Tolkar man bestämmelsen på detta sätt, behövs inte den av lagrådet föreslagna regeln att talan skall väckas vid Stockholms rådhusrätt, om det inte finns behörig domstol enligt forumregeln i 5 § i det remitterade förslaget. Uttrycket »viss domstol» i 10 kap. 16 § RB kan nämligen inte ges den innebörden att ett prorogationsavtal som tillägger flera än en domstol behörighet är ogiltigt. Då emellertid konventionstexten i art. 31 första stycket inte är helt otvetydig, vill jag inte motsätta mig att den av lagrådet föreslagna bestämmelsen tas upp i lagen. Bestämmelsen bör som lagrådet föreslagit tas upp som ett andra stycke i 5 § (6 § i det nya förslaget). Det blir domstolarnas sak att på grundval av en tolkning av berörda konventionsbestämmelse avgöra, huruvida i det enskilda fallet förutsättningar finns för en tillämpning av den nya bestämmelsen, dvs. att det visserligen föreligger ett enligt konventionen giltigt prorogationsavtal men behörig domstol inte kan utpekas med ledning av avtalet och en tillämpning av 10 kap. 16 § RB.

I övrigt bör lagförslaget underkastas vissa redaktionella jämkningar.

Jag kan för egen del ansluta mig till lagrådets uttalanden om innebörden av art. 36 andra punkten och art. 39 fjärde stycket i konventionen. Översättningen av den sistnämnda bestämmelsen bör jämkas i överensstämmelse med den tolkning som lagrådet har förordat. Också i övrigt bör vissa redaktionella jämkningar göras i den svenska översättningen av konventionen.

Föredraganden hemställer, att Kungl. Maj:t genom proposition föreslår riksdagen att

dels godkänna den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg,

dels antaga förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Innehållsförteckning

<i>Propositionen</i>	1
<i>Propositionens huvudsakliga innehåll</i>	1
<i>Lagförslag</i>	2
<i>Utdrag av statsrådsprotokollet den 5 april 1968</i>	4
Gällande svensk rätt	5
Det nordiska lagstiftningssamarbetet	6
Huvuddragen av konventionen	7
Frågan om Sveriges tillträde till konventionen	10
Utredningen	10
Remissyttrandena	11
Departementschefen	13
Lagstiftningsåtgärder med anledning av konventionen	17
Metoden för konventionens införlivande med svensk rätt ..	17
Utredningen	17
Departementschefen	17
Huvuddragen av lagstiftningen	19
Departementschefen	19
De särskilda bestämmelserna i konventionen	23
Förslaget till lag i anledning av Sveriges tillträde till konventionen	60
Hemställan	64
Bilaga 1. Till lagrådet remitterat lagförslag	65
Bilaga 2. Konventionen	67
<i>Utdrag av lagrådsprotokollet den 27 maj 1968</i>	127
<i>Utdrag av statsrådsprotokollet den 28 juni 1968</i>	133