Ref

Statens
offentliga
utredningar
1972:24
Justitie-
departementet

Vägfraktavtalet II

Förslag till lag om vägfraktavtal

SOU

Betänkande av utredningen angående
fraktavtalet vid godsbefordran på väg
Stockholm 1972

Statens offentliga utredningar

Kronologisk förteckning

1. Ämbetsansvaret II. Ju.
2. Svensk möbelindustri. I.
3. Personal för tyg- och intendenturförvaltning. Fö.
4. Säkerhets- och försvarspolitiken. Fö.
5. CKR. (Centrala körkortsregistret) K.
6. Reklam I. Beskattning av reklamen. U.
7. Reklam II. Beskrivning och analys. U.
8. Ställningstaganden och förslag. U.
9. Reklamens bestämningsfaktorer. U.
10. Godsbefordran till sjöss. Ju.
11. Förenklad löntagarbeskattning. Fi.
12. Skadestånd IV. Ju.
13. Kommersiell service i glesbygder. In.
14. Revision av vattenlagen. Del 2. Ju.
15. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. Ju.
16. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. (Följdförfattningar) Ju.
17. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. Ju.
18. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. Ju.
19. Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. U.
20. Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. U.
21. Svävarfartslag. K.
22. Domstolsväsendet IV. Skiljedomstol. Ju.
23. Högre utbildning – regional rekrytering och samhällsekonomiska kalkyler. U.
24. Vägfraktavtalet II. Ju.

Statens offentliga utredningar
1972:24
Justitiedepartementet

Vägfraktavtalet II

Förslag till lag om vägfraktavtal

Betänkande av utredningen angående
fraktavtalet vid godsbefordran på väg
Stockholm 1972

ISBN 91-38-00028-8

Göteborgs Offsettryckeri AB, Sthlm 71 551 S

Till Statsrådet och chefen för justitiedepartementet

Sedan konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avslutats den 19 maj 1956, bemyndigade Kungl. Maj:t genom beslut den 11 november 1960 chefen för justitiedepartementet att tillkalla sakkunniga med uppdrag att utreda frågan om lagstiftning i anledning av svensk anslutning till CMR och därmed sammanhängande frågor. De sakkunniga som tillkallades med stöd av detta bemyndigande har antagit benämningen utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran på väg.

Utredningen avlämnade den 19 april 1966 betänkandet "Vägfraktavtalet I" (SOU 1966: 36). I betänkandet förordades, att Sverige skulle ratificera CMR och att CMR:s bestämmelser skulle transformeras till svensk lag i enlighet med ett i betänkandet intaget förslag.

Sverige tillträdde CMR den 1 juli 1969. I samband härmed genomfördes dock icke den av utredningen föreslagna transformeringen av konventionstexten till svensk lag. I stället genomfördes den för ratifikation av CMR erforderliga lagstiftningen genom att konventionstexten, kompletterad med ett fåtal nationella bestämmelser, förklarades skola gälla som svensk lag.

I enlighet med sitt uppdrag fortsatte de sakkunniga sitt arbete med att överväga en för Danmark, Finland, Norge och Sverige gemensam lagreglering av det inrikes vägfraktavtalet. Resultatet av detta arbete redovisas i föreliggande betänkande "Vägfraktavtalet II", vilket utredningen härmed får överlämna.

Betänkandet innehåller ett av motiv åtföljt förslag till "Lag om vägfraktavtal". I lagförslaget har bestämmelser om internationell befordran och inrikes befordran sammanförts. Vad beträffar internationell befordran innebär förslaget, att en för Danmark, Finland, Norge och Sverige likformig reglering erhålles inte bara i materiellt utan också i formellt avseende. I fråga om inrikes befordran föreslås en reglering, om vilken i allt väsentligt de finska, norska och svenska utredningarna är eniga. Den danska utredningen har ännu ej tagit slutlig ståndpunkt.

Under den etapp av utredningsarbetet, som omfattas av detta betänkande, har utredningen bestått av hovrättspresidenten Karl Sidenbladh, ordförande, direktören i Svenska Esso AB, jur.kand. Torsten Andersson och departementsrådet i kommunikationsdepartementet Clas Nordström (t. o. m. den 17 juni 1971). Till utredningen har direktören i Biltrafikens Arbetsgivareförbund, jur.kand. Arne Thorell varit knuten som expert. Utredningens sekreterare har varit numera hovrättsrådet Åke Weidstam.

Thorell har anmält, att han biträder utredningens nu framlagda förslag.

Utredningens uppdrag är härmed slutfört.

Stockholm den 27 mars 1972.

Karl Sidenbladh

Torsten Andersson /*Åke Weidstam*

Innehåll

Förkortningar

Konventioner och lagar

CIM	Det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg
CMR	Konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg
CMR – lagen	Lag den 24 januari 1969 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (SFS 1969:12)
Danska lagen	Lov nr 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport
Guadalajara-konventionen	Konvention den 18 september 1961 utgörande tillägg till Warszawakonventionen för fastställande av vissa gemensamma bestämmelser rörande internationell luftbefordran som utföres av annan än den avtalsslutande fraktföraren
Haagprotokollet	Protokoll den 28 september 1955 innebärande ändring i Warszawakonventionen
Konossements-konventionen	Konvention den 25 augusti 1924 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om konossement
Konossementslagen	Lag den 5 juni 1936 i anledning av Sveriges tillträde till 1924 års internationella konvention rörande konossement (SFS 1936:277)
Luftbefordrings-lagen	Lag den 5 mars 1937 om befordran med luftfartyg (SFS 1937:73)
Norska lagen	Lov 31. januar 1969 (nr 3) om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg
Warszawa-konventionen	Konvention den 12 oktober 1929 rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om internationell luftbefordran

Litteratur

Almén	Almén-Eklund, Om köp och byte av lös egendom, 4:e uppl Stockholm 1960
Björling	Björling, Gäldenärs ansvar för medhjälpare. Skrifter tillägnade Johan C.W. Thyrén, Lund 1926

Buzzi-Quattrini	Buzzi-Quattrini, Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr, Wien 1961
Flodin-Wikander	Flodin-Wikander, Järnvägstrafikstadgan jämte viktigare författningar rörande järnvägsdriften, Stockholm 1933
Grönfors	Grönfors, Allmän transporträtt, Stockholm 1965
Hammarskjöld	Hammarskjöld, Om fraktaftalet och dess vigtigaste rättsföljder, Uppsala 1886
Hellner	Hellner, Köprätt, 3:e uppl Stockholm 1967
Hult	Hult, Lärobok i värdepappersrätt, 5:e uppl Stockholm 1966
Jensen	Jensen, Jernbanefragtkontrakten efter gældende international ret, København 1957
Loewe	Loewe, Beförderungsrecht im internationalen Strassenverkehr, Wien 1965
Muth	Muth, Leitfaden zur CMR, Berlin 1965
Nánássy	Nánássy, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1956
Nánássy-Wick	Nánássy-Wick, Das internationale Eisenbahnfrachtrecht, Wien 1965
Rodhe	Rodhe, Obligationsrätt, Stockholm 1956
van Ryn	van Ryn, Une nouvelle étape dans l'élaboration du Droits de Transports. European Transport Law Vol I nr 5 1966
Schmidt	Schmidt, Grönfors, Wilkens och Pineus, Huvudlinjer i svensk frakträtt, 2:a uppl Stockholm 1962
Selvig	Selvig, Fra transportrettens og kjøpsrettens grenseland, Oslo 1970
Tiberg	Tiberg, Transportavtalet. Exporträtt 2, Stockholm 1968
Ussing	Ussing, Obligationsretten. Almindelig del, 4:e uppl København 1961

Förslag till
Lag om vägfraktavtal

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

1 §

Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg, om avtalet avser befordran mot vederlag mellan orter i Sverige *(inrikes befordran)* eller till eller från Sverige eller mellan främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till den konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, som avslutats i Genève den 19 maj 1956 *(internationell befordran)*. Avser fraktavtalet internationell befordran, skall lagen dock ej tillämpas i den mån den avviker från annan fördragsstats lag och sistnämnda lag skolat gälla enligt allmänna regler om tillämplig lag.

Konungen kan efter överenskommelse med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet förordna, att befordran av gods med fordon i lokal gränstrafik mellan Sverige och den staten helt eller delvis skall likställas med inrikes befordran.

2 §

Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan godsbefordran på väg som är underkastad det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg eller som i annat fall utförs inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

3 §

Med fordon förstås i denna lag motorfordon och släpfordon.

4 §

Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg utan att därunder godset lossas från fordonet av annan anledning än som avses i 21 §, är denna lag likväl tillämplig på befordringen i dess helhet.

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit medan fordonet sålunda fraktades med annat transportmedel, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler, som

gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 §

Avtal, varigenom rätten till utfallande försäkringsbelopp överlåtes till fraktföraren eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten, liksom annat villkor i fraktavtalet som innebär avvikelse från vad som stadgas i denna lag, är ogiltigt om ej annat följer av 48 § tredje stycket.

Vid inrikes befordran får dock fraktföraren avstå från sina rättigheter enligt denna lag eller påtaga sig ökade förpliktelser.

Om godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt, får vid inrikes befordran även träffas avtal om inskränkning i avsändarens rättigheter eller utvidgning av hans förpliktelser.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 §

För handling eller underlåtenhet i tjänsten av någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

3 KAP.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

7 §

Vid internationell befordran skall fraktavtal bekräftas genom fraktsedel. Även om fraktsedel ej upprättats, ej givits föreskrivet innehåll eller förkommit, skall avtalet gälla och vara underkastat bestämmelserna i denna lag.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det när godset mottages till befordran och användandet av fraktsedel ej medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

8 §

Vid internationell befordran upprättas fraktsedeln i tre originalexemplar, som underskrives av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

Vid inrikes befordran erfordras underskrift på fraktsedeln endast av fraktföraren. I övrigt skall vad som sägs i första stycket gälla, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Inrikes fraktsedel får, om stadgandet i andra stycket andra punkten tillämpas, av parterna förses med påskriften "Inrikes–CMR". I fråga om befordran, vid vilken fraktsedel med denna påskrift användes, skall vad som stadgas i 17–25 och 30 §§ om internationell befordran äga motsvarande tillämpning.

Underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel, om ej fraktsedeln upprättas i främmande stat och annat följer av lagen i den staten.

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

Fraktsedels innehåll

9 §

Upprättas fraktsedel vid inrikes befordran, skall denna innehålla uppgift om

a) avsändarens namn och adress;

b) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;

c) mottagarens namn och adress; samt

d) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning.

Fraktsedel som försetts med påskriften "Inrikes–CMR" skall därjämte i förekommande fall innehålla uppgift om belopp som mottagaren skall betala.

På begäran av avsändaren eller fraktföraren skall i fraktsedeln även intagas sådan annan uppgift som nämns i 10 § första stycket a)–j) eller andra stycket. Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

10 §

Vid internationell befordran skall fraktsedeln innehålla följande uppgifter:

a) ort och dag för upprättandet;

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 förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;

g) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;

h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;

i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter liksom andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;

j) anvisningar som erfordras för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras; samt

k) meddelande att befordringen, även om annat är avtalat, är underkastad den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

I förekommande fall skall i sådan fraktsedel dessutom anges:

a) förbud mot omlastning;

b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;

c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;

d) enligt 32 § uppgivet värde av godset liksom belopp vilket motsvarar i 35 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord; samt

g) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

Ansvarighet för fraktsedels innehåll

11 §

Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos uppgift som avses i 9 § första stycket eller 10 § första stycket under b), d)–h) eller j) eller 10 § andra stycket eller hos annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar angående fraktsedelns upprättande eller innehåll.

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

Innehåller fraktsedel vid internationell befordran ej meddelande som avses i 10 § första stycket under k), svarar fraktföraren för kostnad och skada som därigenom åsamkas den som äger rätt till godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

12 §

Har uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer lämnats i fraktsedel, åligger det fraktföraren att när han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Kan han ej med skäliga medel göra detta eller menar han att lämnad uppgift är oriktig, skall han anteckna förbehåll härom på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han mottager godset och, om han önskar göra förbehåll häremot, ange förbehållet jämte grunden för detta i fraktsedeln. Sker inrikes befordran utan fraktsedel, skall fraktföraren i den utsträckning omständigheterna ej föranleder till annat undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner sig böra göra.

Förbehåll som avses i första eller andra stycket är ej bindande för avsändaren utan att denne uttryckligen godkänt det på fraktsedeln eller, när sådan vid inrikes befordran ej användes, genom tillkännagivande i annan form.

Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren har rätt att fordra ersättning för kostnaden för sådan undersökning. När fraktsedel användes, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 §

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

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln med angivande av grunden för

förbehållet, skall om annat icke styrkes godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, samt antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Om fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra punkten är pliktig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd och han ej har gjort förbehåll på föreskrivet sätt, skall om ej annat styrkes godset och förpackningen, när fraktföraren mottog godset till befordran, antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden som undersökningsplikten omfattat.

Bristfällig förpackning

14 §

Avsändaren är ansvarig gentemot fraktföraren för skada på person, fordon, utrustning eller annat gods samt för kostnad, om skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning. Vad nu sagts gäller dock ej om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han uraktlät att göra förbehåll därom.

Farligt gods

15 §

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, 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.

Hade fraktföraren ej kännedom om godsets farliga beskaffenhet enligt vad som sägs i första stycket, äger han, utan skyldighet att lämna ersättning, när som helst och var som helst lossa godset eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra godset. Avsändaren är skyldig att ersätta kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 §

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

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

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

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 §

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

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket eller, vid internationell befordran, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till honom. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer emellertid mottagaren från det fraktsedeln upprättats, om avsändaren särskilt angivit detta i fraktsedeln.

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

18 §

Lämnar avsändaren eller, i fall som avses i 17 § tredje stycket, mottagaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada till följd av anvisningens utförande.

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

Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller pliktig att efterkomma.

Vid internationell befordran skall avsändare eller, i fall som avses i 17 § tredje stycket, mottagare som vill utöva sin förfoganderätt teckna anvisningen på det första exemplaret av fraktsedeln och visa upp detta för fraktföraren.

19 §

Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

Efterkommer fraktföraren i fall som avses i 18 § fjärde stycket anvisning utan att det första exemplaret av fraktsedeln visats upp, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

Godsets utlämning

20 §

Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, äger mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, det andra exemplaret av fraktsedeln. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 29 §, äger mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

Mottagare som begär att få godset utlämnat har också rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som vid inrikes befordran upprättats för att överlämnas till honom.

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala de kostnader som enligt fraktavtalet påvilar honom. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som angivits i fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

Hinder för befordringens utförande

21 §

Föreligger eller uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjlighet att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln anger eller, vid inrikes befordran, eljest överenskommits, skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt 17 och 18 §§ äger utöva förfoganderätten över godset.

Medger omständigheterna, att befordringen utföres på annat sätt än som sålunda bestämts, och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dens intresse som enligt 17 § äger förfoga över godset.

Hinder för utlämning

22 §

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att taga emot godset, äger avsändaren förfoga över detta. Bestämmelserna i 18 § fjärde stycket skall därvid ej gälla.

Mottagaren äger, trots att han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren ej erhållit annan anvisning från avsändaren.

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 17 § tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena av denna paragraf mottagaren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader

23 §

Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 21 eller 22 §, dock icke om kostnaden härrör av fel eller försummelse från hans sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

24 §

I fall som avses i 21 § första stycket eller 22 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som är berättigad till det. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att förvara godset på hans vägnar. Fraktföraren äger dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp, som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, samt de övriga belopp som kan krävas ersatta.

25 §

Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning, som avses i 21 eller 22 §, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren äger även eljest sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning, som han skäligen kan anses pliktig att efterkomma.

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

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset samt kostnaden för försäljningen tillställas den berättigade. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

26 §

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

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

Fraktföraren äger ej till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha lejt fordonet, eller dennes folk.

27 §

Fraktföraren är fri från ansvarighet som sägs i 26 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning av öppet fordon utan presenning enligt uttrycklig och i fraktsedel angiven överenskommelse eller, vid inrikes befordran, när avsändaren eljest får anses ha godkänt detta transportsätt;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

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

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

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

f) befordran av levande djur.

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

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

Fraktföraren äger till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i första stycket under f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

28 §

Är fraktföraren enligt 26 eller 27 § icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål

29 §

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

Förlorat gods

30 §

Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, äger den som har rätt att utfå godset anse det såsom förlorat.

Den till ersättning berättigade äger, när han mottager gottgörelse för förlorat gods, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket äger inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, dels återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som avses i 34 § och, i förekommande fall, 35 §.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än

inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, om godset finnes i Sverige, förfoga över det med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods utom Sverige gäller lagen i den stat där godset finnes.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

31 §

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, efter marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Vid inrikes befordran är dock fraktförarens ansvarighet begränsad till 50 kronor för kilogram av förlusten i bruttovikt.

Vid internationell befordran får ersättningen ej överstiga 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås härvid en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet. Så länge det guldvärde på svenska kronan som vid denna lags ikraftträdande är anmält till Internationella valutafonden icke ändrats, skall 25 francs anses motsvara 42 kronor 68 öre i svenskt mynt. Ändras kronans guldvärde, kungör Konungen vilket belopp i kronor som därefter skall anses motsvara 25 francs.[1]

Utöver vad nu sagts skall ersättning utgå för frakt, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas till fullo om godset gått förlorat och eljest till en mot minskningen svarande del.

Vid internationell befordran kan ytterligare ersättning krävas endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits enligt 32 eller 35 §.

32 §

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 31 § andra eller tredje stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som kan ha avtalats, gäller i stället för detta belopp det i fraktsedeln uppgivna värdet.

Ersättningens storlek när gods skadats

33 §

Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 31 § första och fjärde styckena bestämda värdet av godset.

Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått, om sändningen eller, när blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del av sändningen gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

34 §

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

Vid internationell befordran kan ytterligare ersättning krävas endast om särskilt leveransintresse angivits enligt 35 §.

[1] Se s. 107 not 2.

Särskilt leveransintresse

35 §

Mot erläggande av den tilläggsavgift, som kan ha avtalats, äger avsändaren i fraktsedel uppge det belopp som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, kan utöver vad som kan krävas enligt 31–34 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet fordras för den ytterligare skada, som visas ha uppkommit.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

36 §

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

Ränta m. m.

37 §

Utan hinder av vad eljest är föreskrivet i fråga om ränteberäkning skall vid internationell befordran ränta utgå på ersättningsbelopp efter fem procent om året från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, om så ej skett, från den dag talan väcktes.

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

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

38 §

Kräves på annan grund än avtal ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran på vilken denna lag är tillämplig, äger fraktföraren eller i förekommande fall envar för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § åberopa de bestämmelser i lagen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek.

Uppsåt och grov vårdslöshet

39 §

Har fraktföraren orsakat skada med uppsåt eller av grov vårdslöshet, äger han ej åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Vad nu sagts skall också gälla, när uppsåtet eller vårdslösheten ådagalagts i tjänsten av någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 §. I sådant fall äger den för vilken fraktföraren sålunda svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan

Anmärkningar

40 §

Den som vid inrikes befordran vill föra talan om ersättning för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren till last.

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

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när fråga är om minskning eller skada, som ej var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar efter undersökningen, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade.

Ersättning på grund av dröjsmål kan vid internationell befordran utgå endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom 21 dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

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

Laga domstol

41 §

Tvist rörande befordran som avses i denna lag kan, om ej svensk domsrätt är utesluten enligt andra stycket, väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, eller vid domstolen i bestämmelseorten. Finnes ej behörig domstol enligt vad nu sagts, väckes talan vid Stockholms tingsrätt.

Talan rörande internationell befordran får föras endast i stat, där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, där godset mottogs till befordran eller där bestämmelseorten är belägen. Talan får dock, om parterna överenskommit det, föras i annan stat, vilken är ansluten till den i 1 § angivna konventionen.

Verkställighet av utländsk dom m. m.

42 §

Är talan som avses i 41 § andra stycket anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, får ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter

endast om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, ej kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, även om den meddelats trots att part uteblivit i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas i Sverige. Vad nu sagts skall även gälla förlikning, som stadfästs av domstol, men skall ej tillämpas i fråga om dom med endast interimistisk verkställbarhet eller åläggande för kärande, vars talan helt eller delvis ogillats, att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

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

Preskription

43 §

Talan som avses i 41 § skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år.

Tiden skall räknas

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

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

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

I fråga om fordran som härrör från avtal om internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar. Medges fordringen delvis, börjar angivna tid att ånyo löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta mottagits av andra parten eller att handlingar som nu sagts blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas.

Har talan försuttits, får fordran ej heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

Skiljedom

44 §

Avtal om internationell befordran får innehålla villkor att tvister skall avgöras av skiljemän, endast om villkoret även innebär att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § angivna konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

45 §

Utföres befordran av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal och har fraktsedel utfärdats i tre originalexemplar i överensstämmelse med 8 §, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de följande genom att taga emot godset och fraktsedeln inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

46 §

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning till förbehåll som avses i 12 § första eller andra stycket, har han att anteckna förbehållet såväl på nämnda exemplar som på kvittot. På förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 13 § motsvarande tillämpning.

47 §

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

48 §

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

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

b) har flera fraktförare orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, om de inbördes andelarna av ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;

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

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

Fraktförarna äger sig emellan avtala om avvikelse från vad som stadgas i denna paragraf.

49 §

Söker fraktförare på sätt som avses i 48 § sitt åter av annan fraktförare, äger denne ej göra gällande att den som reser kravet erlagt vad han utgivit utan laga grund, om ersättningen bestämts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna. Sistnämnde fraktförare är dock i intet fall skyldig att utge större ersättning än som motsvarar hans ansvarighet enligt 45 §.

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

I mål rörande krav som avses i 48 § skall bestämmelserna i 42 § andra och följande stycken och 43 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, när sådant domstolsbeslut ej föreligger, den dag då betalning skedde.

7 KAP.

Jämkning av skadestånd

50 §

Har vid inrikes befordran avsändare eller, såvitt angår sådan befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag och finnes skadeståndet oskäligt betungande, kan det jämkas enligt allmänna grunder för jämkning av skadestånd.

Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning när någon, för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar, ådragit sig skadeståndsskyldighet.

Denna lag träder i kraft den , då lagen den 24 januari 1969 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (1969:12) skall upphöra att gälla.

I Allmän motivering

1 Inledning

1.1 *Utredningsuppdraget*

Godstransporterna på väg har under de senaste decennierna kraftigt ökat i omfattning. I Sverige fanns år 1945 ca 40 000 lastbilar registrerade, i slutet av 1960-talet ungefär 140 000. Lastbilarnas andel av det inrikes godstransportarbetet, som 1950 utgjorde 20 %, närmar sig nu 60 %. Tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik innehades vid årsskiftet 1969/70 av ca 18 000 personer. Tillstånden omfattade omkring 37 000 lastbilar. Värdet av den yrkesmässiga lastbilstrafikens transportförsäljning uppgick 1969 till ca 2,8 miljarder kronor.

I samma mån som vägfraktavtalet, hos oss liksom i utlandet, blivit en allt vanligare kontraktstyp, har behovet av en precisering av dess rättsliga innehåll ökat. Det är nödvändigt att det växande antalet avtalsparter har möjlighet att på ett någorlunda enkelt sätt fastställa sina inbördes rättigheter och skyldigheter, liksom att dessa avväges mot varandra på ett sätt som från allmän synpunkt framstår som rimligt.

Detta behov har självfallet med särskild styrka gjort sig gällande beträffande internationella befordringar, vid vilka antalet tänkbara lösningar av en viss rättsfråga regelmässigt är ännu större än vid inrikes transporter. Relativt tidigt väcktes därför tanken att genom en konvention reglera de viktigare elementen i fraktavtalet om internationell godsbefordran med vägfordon i likhet med vad som tidigare skett beträffande övriga transportmedel. Tanken förverkligades i och med att *konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)* efter långvarigt arbete inom Förenta Nationernas ekonomiska kommission för Europa avslutades i Genève den 19 maj 1956. Konventionen trädde i kraft den 2 juli 1961 och gäller numera mellan Belgien, Danmark, Frankrike, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Förbundsrepubliken Tyskland, Ungern och Österrike.

I vissa länder, t. ex. i Tyskland, hade redan långt tidigare en ingående lagreglering skett på de inrikes vägfraktavtalens område. Någon motsvarande lagstiftning hade däremot inte ägt rum i vårt land. Vilka rättsregler som kunde anses gälla för vägfraktavtalens del var i väsentliga avseenden ovisst.

Det var därför naturligt att också ta upp frågan om en lagreglering av det inrikes vägfraktavtalet, när motsvarande spörsmål rörande det internationella vägfraktavtalet aktualiserades genom tillkomsten av CMR. Så skedde också. De sakkunniga, som enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 11 november 1960 tillkallades för att utreda frågan om den för svensk anslutning till CMR erforderliga lagstiftningen, fick nämligen också i uppdrag att under utredningsarbetet ägna uppmärksamhet åt "frågan om i samband

med en lagstiftning rörande internationella transporter även det inhemska fraktavtalet bör underkastas en motsvarande laglig reglering". Som skäl för lagstiftning också beträffande inrikes vägfraktavtal angavs i direktiven, att olägenheter kunde befaras "om reglerna rörande de internationella transporterna alltför mycket skulle avvika från vad som anses gälla för transporter inom landet".

1.2 *Nordiskt samarbete*

1.2.1 Internationell befordran

När CMR avslutades den 19 maj 1956 var Sverige det enda av de nordiska länderna som undertecknade konventionen. Tillkomsten av CMR aktualiserade emellertid även i Danmark, Finland och Norge frågorna om anslutning till CMR och översyn av rättsreglerna om det inrikes vägfraktavtalet. Vid ett nordiskt justitieministermöte i juni 1960 fastslogs, att dessa spörsmål borde utredas i nordiskt samarbete. För detta ändamål tillsattes särskilda kommittéer, i Sverige, som nämnts, i november 1960, i Danmark och Norge i mars 1961 och i Finland i juni 1961.

Till ordförande i den *danska* kommittén utsågs højesteretsdommer Henrik Tamm och till sekreterare sekretær i justitsministeriet, numera byretsdommer, Jens Lunøe. I den *finska* kommittén förordnades till ordförande justitierådet Vilho Ebeling och till sekreterare vicehäradshövding Eiler Hultin. Till ordförande i den *norska* kommittén utsågs høyesterettsdommer Andreas Endresen och till sekreterare dosent, numera professor, Erling Selvig, vilken sedermera även inträdde som medlem av kommittén.

De fyra nordiska kommittéerna inledde sitt samarbete hösten 1961. Arbetet inriktades till en början på frågan huruvida CMR borde tillträdas. De kommitterade blev snabbt eniga om att denna fråga borde besvaras jakande. Vad beträffar den metod som borde användas för att införliva CMR:s regler med vederbörande nationella rättsordning enades de nordiska kommitterade om att föreslå, att konventionstextens innehåll skulle transformeras till nationell lag i överensstämmelse med traditionell lagstiftningsteknik. I enlighet härmed utarbetades i stort sett överensstämmande danska, finska, norska och svenska förslag till lagstiftning om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Efter ytterligare överarbetning framlades dessa förslag, i Danmark 1962 genom "Betænkning angående fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej" (nr 319), i Norge 1964 genom "Instilling I om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg", i Sverige 1966 genom "Vägfraktavtalet I" (SOU 1966:36) och i Finland 1970 genom "Tiekuljetussopimuskomitean mietintö" (1970:B 65). De danska och norska förslagen upphöjdes utan väsentliga ändringar till lag. Lagstiftningen trädde i kraft i Danmark den 1 juli 1965 och i Norge den 1 juli 1969.

Det lagförslag som 1966 framlades i Sverige blev föremål för remissbehandling. Denna gav till resultat att samtliga remissinstanser fann sig i huvudsak kunna godtaga förslaget. Emellertid genomfördes den för ratificering av CMR nödvändiga lagstiftningen på annat sätt än i Danmark och Norge. Det ansågs nämligen av arbetsekonomiska skäl mindre lämpligt att genomföra en så pass omfattande lagstiftning som den föreslagna, när en liknande lagstiftningsprocedur med avseende på det inhemska vägfraktavtalet troligen kunde väntas inom några år. I stället valdes metoden att låta konventionstexten som sådan gälla såsom svensk lag, varigenom behovet av särskild lagstiftning för tillfället kunde reduceras till ett minimum. I enlighet härmed utfärdades den 24 januari 1969 *lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg* (SFS 1969:12). Enligt 1 § av denna lag skall CMR, med undantag av slutbestämmelserna (art. 42–51), gälla som svensk lag, varvid vad som ytterligare föreskrives i 2–8 §§ även skall iakttagas. I dessa paragrafer lämnas kompletterande föreskrifter huvudsakligen i frågor, för vilkas lösning konventionen hänvisar till nationell rätt. Genom en samma dag utfär-

dad särskild kungörelse (SFS 1969:13) fastställdes tidpunkten för lagens ikraftträdande till den 1 juli 1969. Konventionstexten på engelska och franska jämte svensk översättning publicerades i sin helhet genom kungörelse den 11 april 1969 (SFS 1969:91). Publicering har också skett i Sveriges överenskommelser med främmande makter (1969:23).

Finlands anslutning till CMR beräknas ske under 1972. Därmed har nordisk rättslikhet uppnåtts beträffande den materiella regleringen av de viktigare sidorna av det internationella vägfraktavtalet. Vad beträffar formen för regleringen kan däremot Sverige komma att inta en särställning, eftersom Finland, i likhet med Danmark och Norge, torde komma att begagna sig av metoden att transformera konventionens innehåll till nationell lag.

1.2.2 Inrikes befordran

Det hade i och för sig varit möjligt att – med lämpliga modifikationer – göra de 1961–62 utarbetade lagförslagen tillämpliga också på inrikes befordran. Det skulle emellertid innebära ett omfattande och tidsödande arbete att i detalj fastlägga i vilken utsträckning lagens regler borde vara gemensamma för internationell och inrikes befordran och i vilken utsträckning särregler erfordrades. Då en reglering av det internationella vägfraktavtalet – i synnerhet på dansk sida – ansågs brådskande, beslöt de nordiska kommittéerna att spara behandlingen av det inrikes vägfraktavtalet till en andra etapp av utredningsarbetet.

Överläggningarna om enhetliga nordiska regler för det inrikes vägfraktavtalet inleddes i slutet av 1963. Förutsättningarna för detta arbete var något olika i å ena sidan Finland, Norge och Sverige samt å andra sidan Danmark. I de förstnämnda länderna saknades nämligen nära nog fullständigt lagbestämmelser om det inrikes vägfraktavtalet. I Danmark däremot var den viktiga frågan om ansvaret för realskada på det transporterade godset i väsentliga avseenden redan reglerad i lag. Enligt "færdselslovens" § 65 omfattar nämligen det ansvar en motorfordonsägare har för skador som orsakas genom trafik med fordonet också skada på gods som transporteras med fordonet. Denna ordning hade enligt den danska kommitténs uppfattning visat sig ändamålsenlig. Inte heller i andra avseenden hade behov av en särskild lagstiftning om inrikes vägfraktavtal gjort sig gällande med någon större styrka. Man lade emellertid inom den danska kommittén stor vikt vid önskemålet om nordisk rättslikhet även på detta område.

Det nordiska samarbetet inriktades därför på att så långt möjligt överensstämmande lagförslag skulle färdigställas i de olika länderna utan att detta skulle innebära att vederbörande kommitté band sig för att framlägga förslaget. Man var därvid enig om att reglerna för internationell och för inrikes befordran borde sammanföras i en och samma lag. Sedan man enats om huvudinnehållet i de blivande förslagen, uppdrogs åt sekreterarna i de fyra kommittéerna att i samråd utforma förslagen. Efter viss överarbetning av vederbörande sekreterarförslag beslöt de finska, norska och svenska kommittéerna att godtaga dessa som grundval för en enhetlig nordisk lagstiftning om inrikes vägfraktavtal. Den danska kommittén fann sig däremot inte vid denna tidpunkt böra ta ställning till frågan huruvida en eventuell dansk lagstiftning om inrikes vägfraktavtal borde utformas i huvudsaklig överensstämmelse med sekreterarförslaget.

När det svenska lagförslaget nu framlägges, är det således ännu ovisst huruvida det kommer att följas av ett motsvarande danskt förslag. Däremot har i december 1971 framlagts ett norskt lagförslag i ämnet genom "Instilling II om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg". Ett motsvarande finskt förslag väntas bli framlagt i början av 1972.

De norska och svenska lagförslagen uppvisar en mycket långt gående överensstämmelse. Skiljaktigheter föreligger endast beträffande vissa detaljspörsmål (ränteberäkning, suspension av preskription m. m.). Mellan de

norska och svenska förslagen å ena sidan och det finska förslaget å andra sidan föreligger den skillnaden, att enligt det sistnämnda inrikes befordran som utföres utan fraktsedel inte skall omfattas av lagstiftningen. I övrigt ansluter sig det finska förslaget nära till de norska och svenska förslagen.

2 Gällande rätt

2.1 *Internationell befordran*

Som nämnts i det föregående gäller sedan den 1 juli 1969 för internationell befordran reglerna i CMR, kompletterade med de särskilda föreskrifterna i CMR-lagen. Med internationell befordran menas i detta sammanhang varje befordran av gods med vägfordon, förutsatt dels att vederlag skall utgå för befordringen, dels att de orter, som enligt fraktavtalet utgör avsändningsort och bestämmelseort, ligger i skilda stater och att åtminstone den ena staten är ansluten till CMR. Praktiskt sett gäller således denna reglering alla lastbilstransporter till och från Sverige och över huvud taget det stora flertalet lastbilstransporter mellan västeuropeiska stater. Det är emellertid inte otänkbart att svensk domstol kan få att avgöra tvister om utrikes transporter, på vilka förevarande reglering inte är direkt tillämplig.

2.2 *Inrikes befordran*

2.2.1 Rättskällorna

Vår rätt innehåller inte någon lagstiftning, som direkt tar sikte på en reglering av inrikes vägfraktavtal. Vissa lagrum, t. ex. handelsbalkens bestämmelser om deposition, torde i princip kunna anses tillämpliga också på transportförhållanden men täcker endast i obetydlig omfattning ämnesområdet. Den rättsvetenskapliga litteraturen lämnar förhållandevis ringa upplysning om vägfraktavtalet, och detsamma gäller om domstolspraxis. Genom att studera handelsbruk och annan sedvänja kan man bilda sig en uppfattning om hur vägfraktavtalen ofta gestaltar sig i praktiken, men det är vanskligt att av detta material sluta sig till förekomsten av mer allmängiltiga regler. I viss utsträckning måste regler från frakträttens övriga grenar eller andra närliggande rättsområden analogivis kunna tillämpas på vägfraktavtalet, men också i detta avseende är svårigheterna betydande.

2.2.2 Rättsreglerna

Det är med hänsyn till det sagda knappast möjligt att annat än mycket fragmentariskt ange innehållet i gällande rätt beträffande inrikes vägfraktavtal. Utredningen har emellertid i sitt tidigare betänkande (s. 27–30) lämnat en redovisning av de rättsregler som utredningen ansett sig kunna urskilja. Till läsarens bekvämlighet återger utredningen här denna beskrivning.

Vägfraktavtalet är att anse som ett konsensualavtal. Beträffande avtalets tillkomst är avtalslagens bestämmelser tillämpliga. Ett vägfraktavtal kan alltså komma till stånd genom muntligt anbud och muntlig accept; för att avtalet skall vara bindande kräves ingalunda upprättande av någon handling, t. ex. fraktsedel, eller överlämnande av godset i fraktförarens besittning. Genom fraktavtalet blir fraktföraren förpliktad ej blott att transportera godset utan även att vårda

det. Ehuru fraktföraren redan vid avtalsslutet blivit förpliktad att fullgöra transporten, inträder ansvarigheten för godset icke förrän fraktföraren mottagit godset till befordran. Fraktföraren är ansvarig för att godset utlämnas till rätt mottagare (NJA 1950 s. 575). Fraktförarens ansvar för godset upphör normalt i och med att det utlämnats till mottagaren. Utlämnandet torde i allmänhet ej kunna anses avslutat så länge fraktförarens folk deltar i hanterandet av godset. Huru fraktföraren skall förfara, om hinder uppkommer mot utlämnandet, t. ex. genom att den uppgivne mottagaren vägrar att mottaga godset, är ovisst, men det synes här vara på sin plats att i analogi med sjö- och järnvägsrätten antaga en rätt för fraktföraren att befria sig från vidare ansvar för godset genom att upplägga det till förvaring hos tredje man eller, om en sådan åtgärd med hänsyn till godsets beskaffenhet eller ringa värde icke är försvarlig, genom att sälja godset för avsändarens räkning. I vart fall torde en dylik rätt få antagas, därest avsändaren underlåter att på anfordran ge instruktioner om huru med godset skall förfaras.

Fraktförarens ansvarighet för det transporterade godset omfattar enligt Hammarskjöld "all den skada eller förlust, som vållats av orsaker, vilka med den beskaffenhet av transportobjekt och de faktiska förhållanden i övrigt, som fraktföraren med fog kan förutsätta och lägga till grund för sina beräkningar, äro att betrakta såsom möjliga att förutse och genom förnuftiga åtgärder undvika".[1] Ett dylikt ansvar torde med gängse terminologi böra betecknas som ett culpaansvar. Ansvaret omfattar även culpa hos fraktförarens medhjälpare. Det får antagas, att fraktföraren är bevisskyldig för att inträffad realskada icke beror av vållande å hans sida, en regel som får anses följa av det förhållandet, att motparten typiskt sett saknar möjligheter att fastställa huru skadan timat. Genom omkastningen av bevisbördan kommer fraktföraransvaret i praktiken att närma sig ett strikt ansvar. Enligt vad rättsfallet NJA 1948 s. 701 ger vid handen, föranleder den omständigheten att befordringen utföres utan vederlag icke någon lindring i fraktförarens ansvarighet. Även för skada till följd av dröjsmål med utlämnandet av godset torde fraktföraren vara ansvarig.

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

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

2.2.3 Standardvillkor

Svårigheterna att bestämma innehållet i gällande rätt har uppenbarligen utgjort en drivfjäder för parterna på transportmarknaden att avtalsvägen åstadkomma en ingående reglering av de aktuella rättsfrågorna. Ett försök att på denna väg få fram ett normsystem av mera generell räckvidd gjordes redan 1949 genom tillskapandet av "Landsvägstrafikens transportstadga". Denna stadga, som utarbetades gemensamt av företrädare för transportkunder inom näringslivet och biltransportörer, var avsedd att tjäna som modell för de enskilda vägfraktavtalen. Den synes emel-

[1] Hammarskjöld s. 71.

lertid inte ha fått den betydelse man avsett. Ett synnerligen stort antal fraktavtal ingås däremot i enlighet med de standardiserade befordringsvillkor som erbjuds av företag eller organisationer på fraktförarsidan. De ojämförligt viktigaste av dessa från fraktförarsidan tillhandahållna regelsystem är dels de "Ansvars- och befordringsbestämmelser" som tillämpas av AB Godstrafik & Bilspedition, AB Svenska Godscentraler och ytterligare några transportföretag, dels de "Ansvarsbestämmelser" som antagits av Svenska Åkeriförbundet i anslutning till förbundets rikskollektiva försäkring.

Sistnämnda "Ansvarsbestämmelser" reglerar emellertid endast ett fåtal spörsmål, nämligen fraktförarens ansvar för realskada, reklamation och preskription. Fraktförarens ansvar för realskada är konstruerat på huvudsakligen samma sätt som i CMR. Man utgår således från en huvudregel som föreskriver rent strikt ansvar men modifierar ansvaret genom undantagsbestämmelser, i vilka ett antal ansvarsfrihetsgrunder uppräknas. Också i fråga om ansvarsfrihetsgrunderna företer åkeriförbundets ansvarsbestämmelser väsentliga likheter med CMR. En i varje fall till formen tydlig skillnad i förhållande till CMR föreligger emellertid däri, att fraktföraren förklaras vara utan ansvar för realskada som orsakats av "omständigheter utanför fraktförarens kontroll". Vad denna ansvarsfrihetsgrund i realiteten innebär synes inte alldeles klart. Liksom enligt CMR är fraktförarens ersättningsskyldighet begränsad på så sätt, att ersättning inte utgår för annat än godsets objektiva värde och inte utöver ett visst högsta belopp. Detta är satt till 200 kr per kilogram av det förlorade eller skadade godsets bruttovikt. Ersättningsmaximum ligger således väsentligt högre än enligt CMR. Ansvarsbestämmelserna innehåller visserligen ytterligare en begränsningsregel, vilken sätter en gräns vid 300 000 kr för summan av alla ersättningar som hänför sig till lasten på ett och samma fordon, i förekommande fall inklusive släpfordon. Denna ytterligare begränsningsregel synes emellertid i praktiken knappast leda till någon beskärning av utgående ersättningar.

De "Ansvars- och befordringsbestämmelser" som tillämpas av de förutnämnda transportföretagen är något mera omfattande än åkeriförbundets och behandlar, förutom fraktförarens ansvar, bl. a. varuhavarens förfoganderätt, fraktförarens panträtt i godset, förfarandet när det föreligger hinder för godsets utlämning, avsändarens ansvar, reklamation, preskription och sättet för avgörande av tvister (skiljedom).

Också i dessa ansvars- och befordringsbestämmelser ligger tyngdpunkten på regleringen av fraktförarens ansvarighet. Regleringen avser endast tiden från det fraktföraren omhändertar godset för befordran till dess han utlämnar det till mottagaren eller på visst annat sätt ställer det till dennes förfogande. Inom denna tidsram omfattar regleringen, till skillnad från vad som gäller enligt åkeriförbundets bestämmelser, inte bara realskada utan även dröjsmål och skada i annan form. I fråga om realskada gäller – liksom enligt CMR – som grundregel rent strikt ansvar. Detta ansvar modifieras emellertid genom ett antal ansvarsfrihetsgrunder. Dessa visar betydande likheter med de ansvarsfrihetsgrunder som upptagits i CMR. När det gäller fraktförarens ansvar för skada till följd av dröjsmål skiljer sig däremot regleringen i de nämnda transportföretagens bestämmelser avsevärt från CMR:s, i det att ansvar inträder bara i fall av "uppenbar försummelse från fraktförarens sida". I fråga om andra skadefall än realskada eller dröjsmålsskada gäller att fraktföraren bara svarar för culpa. Summamässig begränsning av ersättningen tillämpas såväl vid realskada och dröjsmålsskada som i andra skadefall. Sålunda utgår ingen ersättning till den del skadan överstiger 200 kr per kilogram av bruttovikten av det gods som gått förlorat till följd av totalförlust eller genom minskning eller som blivit skadat. Vid beräkningen av skadans storlek får hänsyn tagas bara till godsets objektiva värde vid tiden och på platsen för fraktförarens omhändertagande av godset, medan följdverkningar såsom förlorad handelsvinst eller förlorad marknad inte får beaktas.

Inom den angivna 200-kronorsramen kan dock ersättning utgå för sådana fraktkostnader och andra utlägg i samband med befordringen vilka blivit onyttiga till följd av realskadan. När fraktföraren är ansvarig för dröjsmål, omfattar ersättningsskyldigheten – i motsats till vad som är fallet vid realskada – förlorad handelsvinst och andra konsekvensskador men är i gengäld begränsad till fraktens dubbla belopp. För skador som inte har karaktären av realskada eller dröjsmålsskada gäller begränsning till 20 000 kr per skadefall.

Nämnda bestämmelser lägger också i vissa avseenden ett långtgående ansvar på avsändaren. Så t. ex. har denne ett rent strikt ansvar för skada som drabbar fraktföraren till följd av bristfällighet i godsets förpackning eller sådana skadebringande egenskaper hos godset som fraktföraren uppenbarligen inte insett.

Varuhavarens rätt att erhålla ersättning av fraktföraren för minskning av godset eller skada på detta har i samma ansvars- och befordringsbestämmelser gjorts beroende av att reklamation sker. När det gäller utifrån synlig minskning eller skada skall skriftlig reklamation göras samtidigt med att godset mottages. Sker inte detta, är fraktföraren befriad från att ersätta minskningen eller skadan. Beträffande minskning eller skada som inte är synlig utifrån när godset mottages inträder befrielse från ersättningsskyldighet, om inte skriftlig reklamation gjorts inom sju dagar från mottagandet. I den mån varuhavaren inte genom försummad reklamation gått miste om rätten att kräva ersättning, har han att tillställa fraktföraren sina skriftligen avfattade och preciserade ersättningsanspråk. Om han inte gör det inom sex månader från den dag då fraktföraren omhändertog godset för befordran, skall anspråket anses preskriberat. Någon annan form för preskriptionsavbrott förutsätts inte. Enligt en i ansvars- och befordringsbestämmelserna ingående skiljeklausul får tvister rörande tillämpningen och tolkningen av dessa inte hänskjutas till domstol.

3 Utredningens överväganden

3.1 *Behovet av lagstiftning*

Som framhållits i inledningen är vägfraktavtalet en mycket vanlig kontraktstyp, vars betydelse för den allmänna samfärdseln torde komma att fortsätta att öka under överskådlig framtid. Det är alldeles uppenbart att de fåtaliga, vaga och svårbestämbara rättsregler, som bildar vår nu gällande inrikes vägtransporträtt, inte på något sätt motsvarar de krav som måste ställas på en rättslig reglering av ett så betydelsefullt ämnesområde som det förevarande.

Att vägtransporterna trots den bristfälliga civilrättsliga regleringen hittills inte givit upphov till allvarligare rättsliga konflikter beror uppenbarligen på att dominerande grupper bland vägfraktmarknadens parter förmått att avtalsvägen utforma normsystem, som i det stora hela uppfattats som tillfredsställande. Det är därför naturligt att fråga sig, om inte det bästa vore att också fortsättningsvis utan inblandning från lagstiftarens sida låta parterna i huvudsak själva ombesörja regelbildningen på vägfraktavtalens område.

En sådan lösning anser utredningen emellertid vara orealistisk, inte minst med hänsyn till att stora och betydelsefulla grupper på vägfraktmarknaden tid efter annan framfört önskemål om lagstiftning. Sålunda framhöll *Näringslivets trafikdelegation* i sitt också av åtskilliga andra remissorgan åberopade remissyttrande över utredningens förslag till lag om internationell befordran "angelägenheten av att ett förslag till svensk lag om inrikes befordran av gods på väg snarast framlägges". Liknande uttalanden gjordes av bl. a. *försäkringsinspektionen* och *styrelsen för Sveriges advokatsamfund.*

En förutsättning för att en av parterna själva reglerad marknad skall fungera tillfredsställande är att det råder en viss jämvikt mellan den godsmängd som skall transporteras och de transportmedel som står till buds. Hittills har möjligheterna – också för företagare med tämligen blygsamma ekonomiska resurser – att etablera sig som biltransportör varit goda, och detta har lett till en konkurrenssituation, i vilken varuhavarna haft någorlunda lätt att hävda sina intressen.

De standardvillkor, som nu är i fråga, är utformade för att framför allt möta de behov som föreligger vid kommersiella transporter av någorlunda kvalificerat slag. När vissa av dessa villkor skall tillämpas i mindre förhållanden och gentemot orutinerade varuhavare, framstår de som onödigt betungande. Detta gäller framför allt reglerna om avsändaransvaret och om reklamation.

Det är för övrigt ovisst, vilken utbredning bruket av standardvillkor har. Utredningen har försökt att uppskatta i hur stor del av samtliga vägfraktavtal som de nämnda transportföretagens respektive åkeriförbundets bestämmelser kommer till användning. Det har emellertid inte varit möjligt att få några säkra hållpunkter härvidlag. Så mycket torde

emellertid kunna sägas att ett stort antal godstransporter med lastbil äger rum utan att vare sig parterna själva eller någon annan har en klar uppfattning om vilka rättsregler som skall tillämpas på väsentliga frågor, t. ex. angående skada på godset.

Också när det är klart att parterna avsett att tillämpa något av de nämnda komplexen av bestämmelser, kan ovisshet om vad som gäller uppstå på åtskilliga punkter. Bestämmelserna, i synnerhet åkeriförbundets, täcker bara en del av de frågor som ofta aktualiseras i samband med vägtransporter.

De luckor som finns i de nämnda komplexen skulle självfallet, åtminstone till väsentlig del, kunna fyllas genom att komplexen utökades med bestämmelser också beträffande sådana frågor som nu är oreglerade. Emellertid torde vissa önskvärda regleringar kunna genomföras endast genom lagstiftning. Detta gäller framför allt om man, som utredningen föreslår, vill ge parterna på vägfraktmarknaden möjlighet att använda en fraktsedel med samma s. k. värdepapperskvalitet som bl. a. järnvägs- och flygfraktsedlarna har.

Ett betydelsefullt mål att sträva efter är att åstadkomma en i civilrättsligt avseende enhetlig vägfraktmarknad inom Norden. Några mera påtagliga resultat i denna riktning torde emellertid knappast kunna nås utan överensstämmande lagstiftning i de olika länderna.

De skäl som här redovisats talar enligt utredningens mening starkt för att det inrikes vägfraktavtalet bör regleras genom lagstiftning.

3.2 *Formen för lagstiftningen*

3.2.1 Bestämmelserna om internationell befordran

Det har i vårt land, liksom i de övriga nordiska länderna, varit regel att de internationella konventioner på privaträttens område, till vilka man anslutit sig, införlivats med den interna rättsordningen genom att konventionen transformerats till nationell lag, som i formellt avseende anslutit sig till det gängse mönstret för lagar. Beträffande CMR har emellertid, som förut nämnts, en annan metod kommit till användning, i det att konventionstexten gjorts direkt tillämplig i sitt ursprungliga skick. Frågan om metoderna för internationella överenskommelsers införlivande med svensk rätt är för närvarande föremål för utredning. Oavsett resultatet av denna utredning torde emellertid de svenska CMR-bestämmelserna böra ges samma form som de danska, finska och norska, dvs. upptagas i en lag, som utformats i enlighet med den för intern civilrättslig lagstiftning brukliga tekniken.

3.2.2 Bestämmelserna om inrikes befordran

Beträffande reglerna om inrikes vägfraktavtal råder ingen tvekan om att de bör upptagas i en lag av traditionell typ. Däremot kan det självfallet diskuteras, huruvida inrikesreglerna bör ha sin plats i en fristående lag eller om de bör sammanföras med reglerna för internationell befordran till en för båda slagen av befordran gemensam lag. Väljes det sistnämnda alternativet, kan ytterligare diskuteras om inrikesreglerna bör koncentreras till en särskild avdelning av lagen eller redovisas jämsides med de internationella reglerna ämnesavsnitt för ämnesavsnitt. Vilken teknik som bör väljas låter sig knappast bedöma från teoretiska utgångspunkter. De nordiska kommittéerna har prövat olika modeller. Man har slutligen funnit det mest ändamålsenligt att i huvudsak följa den i CMR givna dispositionen och därvid parallellt behandla internationell och inrikes befordran. Eftersom det övervägande flertalet läsare av lagtexten torde komma att ha sitt intresse inriktat på reglerna för inrikes befordran, har en strävan varit att, när dessa skiljer sig från de internationella reglerna, framställa de förra som huvudregler. Redaktionella hänsyn har emellertid i en del fall tvingat till avsteg från denna princip.

3.3 *Inrikesreglernas huvudinnehåll*

3.3.1 Överensstämmelse med CMR

Redan på ett tidigt stadium av utredningsarbetet kom de nordiska kommittéerna till övertygelsen, att en eventuell enhetlig nordisk lagstiftning om inrikes vägfraktavtal borde utformas i nära överensstämmelse med CMR. För Sveriges del har önskvärdheten av långtgående likhet i reglerna för internationell och inrikes befordran starkt understrukits av olika grupper på fraktmarknaden, däribland Näringslivets trafikdelegation. I enlighet med det sagda har det blivit ett genomgående drag i det nu framlagda lagförslaget, att inrikesreglerna inte kommit att avvika från CMR:s i andra fall än då speciella skäl påkallat avvikelser.

3.3.2 Vissa huvudfrågor

Fraktsedel

En av de mest diskuterade frågorna under utredningsarbetet har varit vilken funktion fraktsedeln bör tilldelas vid inrikes befordran. Bilfraktsedlar av skiftande modeller har sedan länge varit i bruk. Deras rättsliga karaktär har dock varit något diffus, och man torde sällan ha ansett deras användande vara förknippat med mera långtgående rättsverkningar.[1] Främst synes bilfraktsedeln ha avsetts att fylla vissa kontroll- och bevisfunktioner.

När det gäller vilken verkan som skall tillkomma fraktsedeln som bevismedel vid inrikes befordran, har de nordiska kommittéerna varit eniga om att denna verkan bör preciseras i lagen och att man därvid bör uppställa samma regler som gäller enligt CMR. Detta innebär att man fastslår, att då uppgifter i vissa hänseenden intagits i fraktsedel är detta i och för sig tillräckligt bevis för uppgiftens riktighet. Om avsändaren, för att ta ett exempel, påstår sig ha överlämnat tre kollin till fraktföraren, ett påstående för vilket avsändaren principiellt har bevisbördan, skall han således utan att behöva prestera någon ytterligare bevisning anses ha fullgjort sin bevisskyldighet, om hans påstående har stöd av fraktsedelns uppgifter. Ingenting hindrar emellertid fraktföraren att t. ex. genom vittnen söka bevisa att fraktsedelns uppgift är oriktig, och lyckas han därmed lämnas fraktsedelsuppgiften ur räkningen.

I bevishänseende innebär användningen av fraktsedel enligt utredningens förslag, såsom närmare utvecklas i specialmotiveringen (s. 62 ff). väsentligen en omflyttning av bevisbördan i förhållande till läget vid fraktsedelslös befordran.

Vad angår fraktsedelns övriga funktioner vid inrikes befordran har man särskilt från svensk och finsk sida fäst avseende vid möjligheterna att utnyttja fraktsedeln som ett hjälpmedel i vissa köpförhållanden. En icke oväsentlig del av godstransporterna utgöres av sådana som avser att överföra sålt gods från säljaren till en köpare, som är bosatt på annan ort. I fråga om handelsköp av detta slag gäller enligt 16 § köplagen, att om det för godsets försändande fram till bestämmelseorten utfärdas konossement eller också fraktsedel, som är så inrättad att säljaren efter dess utgivande till köparen ej äger förfoga över godset, skall detta anses sålt att betalas emot nämnda handling. Såväl järnvägsfraktsedeln som flygfraktsedeln uppfyller de i 16 § köplagen angivna kraven, och säljare som vid handelsköp försänder sin vara med järnväg eller flyg har således möjlighet att kräva betalning mot att han överlämnar fraktsedel. Det anses också vara vanligt förekommande i praktiken att säljaren skaffar sig betalning genom att sända fraktsedeln och faktura till en bank på köparens ort och låta köparen lösa dokumenten där genom att betala köpeskillingen.[2] Utredningen har svårt att finna något skäl varför denna metod inte skulle stå öppen för säljare som önskar transportera sitt gods med vägfordon. Vid de förfrågningar utredningen gjort hos företrädare för varuhavarna, fraktförarna och försäkringsgivarna har också den uppfattningen enstämmigt kommit till uttryck, att möjlighe-

[1] Jfr Tiberg s. 105.
[2] Jfr Hellner s. 66.

ten till betalning mot fraktsedel borde öppnas även vid inrikes vägbefordran.

För att så skall kunna ske krävs att fraktsedeln, såsom det uttrycks i 16 § köplagen, "är så inrättad, att säljaren efter dess utgivande till köparen ej äger över godset förfoga". I och för sig är säljaren enligt köprättsliga regler[3] berättigad att hålla godset inne till dess köparen erlägger köpeskillingen, och häremot svarar den frakträttsliga regeln att avsändaren äger förfoga över godset även sedan detta tagits om hand av fraktföraren. Avsändaren är således, så länge godset inte kommit fram till bestämmelseorten, berättigad att bestämma att godset inte skall utlämnas till mottagaren utan i stället t. ex. återsändas till avsändaren eller tillställas en annan mottagare. Köparen å sin sida är inte skyldig att erlägga köpeskillingen förrän godset hålles honom till handa, och så länge säljaren-avsändaren kan utöva sin förfoganderätt över godset finns ingen garanti för att denne verkligen låter tillhandahålla godset åt köparen. Om däremot köparen vore säker på att något förfogande över godset från säljarens sida inte kunde komma i fråga, skulle betalning redan före tidpunkten för godsets tillhandahållande te sig mera rimlig från hans synpunkt. Köparen bör således kunna tänka sig att betala när säljaren ger upp sin förfoganderätt, och säljaren bör kunna ge upp sin förfoganderätt i samma ögonblick som han får betalt. Genom att föreskriva, att avsändaren får utöva sin förfoganderätt endast så länge han har kvar sitt exemplar av fraktsedeln, kan man således ge köparen möjlighet att omintetgöra säljarens förfoganderätt genom att förvärva dennes fraktsedelsexemplar, självfallet mot erläggande av köpeskillingen.

Avsändarens möjlighet att utöva sin förfoganderätt är på detta sätt knuten till innehavet av hans fraktsedelsexemplar såväl när det gäller järnvägs- eller flygbefordran som vid befordran enligt CMR. På motsvarande sätt kan man tänka sig, att beträffande inrikes vägbefordran som ett generellt villkor för utövningen av avsändarens förfoganderätt stadgas att han företer sitt fraktsedelsexemplar för fraktföraren.

Mot ett sådant generellt villkor kan emellertid anföras att det självfallet förekommer otaliga transporter, vid vilka det inte alls är aktuellt att använda fraktsedeln som medel att uppnå betalning medan det däremot är angeläget att avsändaren kan förfoga över godset under befordringen. I sådana fall kan det te sig önskvärt att avsändaren får utöva sin förfoganderätt på ett enklare och mera formlöst sätt än genom att förete sitt fraktsedelsexemplar för fraktföraren. Några sådana möjligheter föreligger visserligen inte vid järnvägs- eller flygbefordran. Möjligheterna att ge anvisningar om ändrat förfogande vid en mera informell kontakt med fraktföraren skulle väl dock i fråga om dessa transportmedel i verkligheten vara ganska små, eftersom det här rör sig om ett fåtal stora trafikföretag som naturligt nog oftast står i ett opersonligt förhållande till sina kunder. Något annorlunda förhåller det sig måhända på biltrafikens område, där de många små företagen kan tänkas ha förutsättningar att sköta förbindelsen med kunderna på ett mindre formbundet sätt.

Vill man tillgodose både kravet på frånvaron av onödigt krångel vid enkla transporter och kravet på likställdhet med övriga transportmedel när det gäller mera kvalificerade, synes det inte stå andra utvägar till buds än att inrätta två skilda typer av fraktsedlar. Detta måste naturligtvis medföra visst merarbete för transportföretagen. Från fraktförarhåll har emellertid framhållits, att denna olägenhet är av underordnad betydelse och att man är beredd att acceptera ordningen med två fraktsedelstyper.

I enlighet härmed har utredningen i sitt förslag utformat reglerna om den inrikes fraktsedeln så, att den i och för sig fungerar endast som ett bevismedel. Om parterna önskar att fraktsedeln dessutom skall tjäna som legitimationshandling för avsändare som vill utöva sin förfoganderätt, kan de uppnå detta genom påskriften "Inrikes-CMR" på fraktsedeln. I sistnämnda fall får fraktsedeln sam-

[3] Se 14 och 15 §§ köplagen.

ma värdepapperskvalitet som bl. a. CMR-fraktsedeln och järnvägsfraktsedeln. Mottagare som förvärvat avsändarexemplaret av sådan fraktsedel är således skyddad mot att avsändaren förfogar över godset. Förvärvet av avsändarexemplaret torde dessutom medföra, att mottagaren får företrädesrätt i händelse av dubbelförsäljning av godset och även att han blir skyddad mot överlåtarens borgenärer.[4]

Man skulle kunna överväga att ytterligare utveckla fraktsedelns värdepappersegenskaper så att den i mera egentlig mening bleve bärare av rätten till godset. Utredningen har emellertid kommit till slutsatsen, att det knappast vore ändamålsenligt att nu skapa ett "bilkonossement" för den inrikes trafiken.

Fraktförarens ansvarighet

Vid sidan av regleringen av fraktsedelns rättsliga betydelse utgör regleringen av fraktförarens ansvarighet lagförslagets tyngdpunkt. Den största uppmärksamheten ägnas härvidlag åt vad som kan kallas det egentliga fraktföraransvaret. Detta ansvar består under tiden från det fraktföraren omhändertar godset för befordran till dess han utlämnar det eller, i vissa fall, föranstaltar om uppläggning eller försäljning av det. Ansvaret omfattar den ekonomiska skada som tillskyndas varuhavaren genom att godset under denna tid går till spillo antingen helt och hållet (förlust) eller delvis (minskning) eller undergår en kvalitativ försämring (skada) eller genom att godset utlämnas först vid en för sen tidpunkt (dröjsmål).

Förlust, minskning och skada brukar med en sammanfattande term kallas *realskada.*[1] För sådan skada bär fraktföraren, såsom förut utvecklats, enligt de rättsregler som för närvarande gäller för inrikes befordran s. k. presumtionsansvar, dvs. han blir ansvarig om han inte visar att realskadan inte vållats av honom.[2] Samma ansvar torde gälla i fråga om dröjsmål.

Som framgått av redogörelsen för de ofta använda standardvillkoren, har presumtionsansvaret redan i stor utsträckning ställts åt sidan som grund för bedömningen av rätten till ersättning vid realskada. I dess ställe har, utan tvekan till följd av påverkan från CMR, i standardvillkoren införts ett ansvarssystem, som innebär att man utgår från ett objektivt (strikt) ansvar, som dock modifieras genom olika ansvarsfrihetsgrunder.

När det gäller ansvaret för dröjsmål har däremot någon motsvarande förskjutning mot objektivt ansvar inte ägt rum. Åkeriförbundets villkor innehåller, som nämnts, inte någon reglering av skador till följd av dröjsmål. Enligt de villkor, som tillämpas av de förut nämnda transportföretagen, lämnas ersättning för skada till följd av dröjsmål endast vid "uppenbar försummelse" på fraktförarens sida. Denna klausul innebär tydligen att fraktföraren får ett lindrigare ansvar än som följer av gällande rätt.

Utredningens förslag innebär, att CMR:s ansvarssystem lägges till grund för bedömningen av rätten till skadestånd vid såväl realskada som dröjsmål också i inrikes trafik. Därigenom blir ansvarsgrundlaget vid inrikes vägbefordran inte bara detsamma som vid internationell vägbefordran utan i allt väsentligt också detsamma som vid järnvägsbefordran.

Fördelarna härmed ligger i öppen dag. Några mera beaktansvärda olägenheter torde övergången till det nya ansvarssystemet enligt utredningens bedömning knappast medföra. Den skärpning av fraktförarens ansvar, som i och för sig får anses innesluten i en övergång från ett system baserat på culparegeln till ett system byggt på objektivt ansvar, torde vara mera skenbar än verklig. Svårigheterna att bevisa frånvaron av vållande torde medföra, att skillnaden mellan presumtionsansvar och objektivt ansvar i praktiken inte är särskilt stor. I de fall då ansvaret baseras på avtalsvillkor, sådana som den nyss-

[4] Jfr Hult s. 150.

[1] Ibland användes i stället uttrycket transportskada.

[2] Med vållande av fraktföraren själv likställes vållande av hans folk.

nämnda klausulen att fraktföraren svarar för dröjsmål endast vid uppenbar försummelse, innebär lagförslaget naturligtvis principiellt en påtaglig skärpning av ansvaret. I fråga om skada till följd av dröjsmål får emellertid en skärpning av ansvarsgrunden bara obetydliga ekonomiska konsekvenser på grund av den snäva begränsning av ersättningens storlek som är avsedd att gälla vid sådana skador.

Även om det skulle förhålla sig så, att det föreslagna ansvarssystemet skulle leda till en totalt sett ökad ersättningsskyldighet för fraktförarna, kommer det emellertid också för dessa att innebära betydande fördelar. Ersättningsskyldighetens omfattning blir nämligen på ett helt annat sätt än för närvarande beräknelig i förväg. För närvarande gäller, om annat inte avtalats, att ersättningen i princip skall täcka all den ekonomiska skada som varuhavaren lidit, således också indirekta skador såsom förlorad handelsvinst, stillestånd, kontraktsviten och andra sådana poster, vilkas storlek fraktföraren självfallet inte kan förutse från början. Enligt lagförslaget skall fraktförarens ersättningsskyldighet inte avse annat än den direkta skada som uppstått genom att godset gått förlorat eller minskat i kvantitet eller värde, och denna skada skall beräknas med ledning av ett på objektiva grunder bestämt pris på godset. Ersättningsskyldigheten skall heller inte omfatta den del av godsets värde som överstiger 50 kr per kilogram av godsets bruttovikt. Däremot skall fraktkostnader och andra utlägg i samband med befordringen ersättas i proportion till den minskning av sändningens värde som inträtt.

I vad mån förevarande reglering innefattar en alldeles invändningsfri fördelning mellan fraktföraren och varuhavaren av den ekonomiska risken för realskada kan självfallet diskuteras. Enligt utredningens mening spelar det emellertid, inom vissa gränser, mindre roll hur denna riskfördelning avväges. Det viktiga är att reglerna medger en så pass exakt beräkning av vardera partens risk, att parterna får tillfredsställande underlag för utformningen av erforderliga ansvars- och varuförsäkringar.

Tvingande regler eller dispositiva

Reglerna i CMR är – med undantag för vissa bestämmelser om det inbördes förhållandet mellan fraktförare som deltar i genomgångsbefordran – tvingande gentemot såväl fraktföraren som varuhavaren. Detta förhållande sammanhänger med att den offentligrättsliga regleringen av vägfraktmarknaden i vissa konventionsstater också innefattar att fraktavgifternas storlek bestäms av myndigheterna. Eftersträvas sådan enhetlighet i fråga om frakttaxor, kan knappast variationer i t. ex. omfattningen av fraktförarens ansvarighet tillåtas.

De överväganden som i detta avseende ligger bakom CMR kan inte gärna vara vägledande för utformningen av vår interna lagstiftning om vägfraktavtal. Syftet med denna är bl. a. att skapa garantier för att transportkunderna, också om de skulle komma i ett förhandlingsmässigt underläge, kan få sina rättmätiga intressen tillgodosedda på väsentliga punkter. Däremot finns det ingen anledning att hindra fraktförarna från att konkurrera med varandra genom att erbjuda sina kunder förmånligare befordringsvillkor än lagen anger. Lagförslaget intar därför i huvudsak samma ståndpunkt som de transporträttsliga regelkomplexen i allmänhet, nämligen den att det genom tvingande regler endast fixeras en nedre gräns för fraktförarens skyldigheter, medan ingenting hindrar parterna från att i sina avtal avvika från lagens regler om de håller sig ovanför nämnda gräns. Under sådana särskilda förhållanden som avses i lagförslagets 5 § tredje stycket bör det enligt utredningens mening inte heller vara uteslutet att genom avtal avvika från den legala regleringen i en för fraktföraren gynnsam riktning.

3.4 *Konkurrens mellan fraktföraransvar och atomansvar*

Enligt atomansvarighetslagen den 8 mars 1968 skall atomskada i princip ersättas av innehavare av atomanläggning. Detta gäller också när atomskadan uppkommit till följd

av atomolycka under transport av atomsubstans. Att ansvaret sålunda kanaliserats till innehavare av atomanläggning innebär att vissa skadeståndsregler, däribland i den frakträttsliga lagstiftningen givna regler om fraktförarens ansvar, inte längre skall tillämpas såvitt angår atomskada. För att klargöra detta har en särskild bestämmelse införts i bl. a. sjölagen och luftfartslagen.[1] En motsvarande undantagsbestämmelse var redan från början upptagen i 1966 års järnvägstrafikstadga.[2]

Atomansvarighetslagen återspeglar innehållet i internationella överenskommelser med vidsträckt tillämpningsområde.[3] Motsvarande ansvarsreglering möter således beträffande internationella transporter. Sedan man 1961 i CIM infört en ny artikel (64) av innehåll att järnvägen inte skulle svara för atomskada, för vilken annan hade att svara enligt tillämpliga regler om atomansvarighet, aktualiserades 1964 frågan om införande av en motsvarande bestämmelse i CMR. En sådan ändring av CMR har ännu inte kommit till stånd, men det torde med säkerhet kunna antagas att ändringen kommer att genomföras inom en tämligen nära framtid. De nordiska kommittéerna har ansett, att man i avbidan på en sådan ändring i CMR bör avstå från att för de inrikes vägbefordringarnas del ta upp en erinran om det särskilda atomansvaret i lagtexten.

[1] Se SFS 1968:48 och 1968:54. I båda fallen lyder bestämmelsen: "Om atomskada gälla särskilda bestämmelser".

[2] Se 77 §.

[3] Jfr den i Paris den 29 juli 1960 avslutade konventionen om skadeståndsansvar på atomenergins område i dess lydelse enligt det i Paris den 28 januari 1964 avslutade tilläggsprotokollet.

II Specialmotivering

1 KAP. Lagens tillämpningsområde

1 §

Som tidigare anförts har utredningen funnit det mest ändamålsenligt att i en enda lag sammanföra CMR:s regler och reglerna för sådana vägfraktavtal som avser transport enbart inom Sverige. Ehuru utredningen arbetat utifrån den principiella utgångspunkten att samma regler borde gälla oavsett om godset skall passera landets gräns eller ej, har det visat sig på vissa punkter vara långt mera rimligt att ansluta reglerna för det inrikes vägfraktavtalet till vad som i det avseendet gäller i svensk rätt i övrigt än till CMR:s regler. Det föreligger därför behov av att med en kortfattad term kunna ange huruvida en under CMR fallande befordran eller en intern svensk befordran avses. I det senare fallet användes i lagförslaget beteckningen "inrikes befordran" och i det förra "internationell befordran".

Begreppet "inrikes befordran" definieras i lagtexten som befordran mellan orter i Sverige. Även om, såsom undantagsvis kan tänkas förekomma, man låter en transport mellan två orter i Sverige ta vägen över utländskt territorium, skall således befordringen betraktas som inrikes. Liksom enligt CMR är det belägenheten av de orter vilka i fraktavtalet angivits som avsändningsort och bestämmelseort som är avgörande. Att gods som från ort i Sverige destinerats till utländsk ort går förlorat innan det lämnat Sverige föranleder således inte att befordringen skall anses som inrikes. Uttrycket "mellan orter" är inte avsett att från lagens tillämpningsområde utesluta lokala transporter, t. ex. inom en och samma stad.

Med "internationell befordran" avses befordran som är underkastad CMR. Utredningen har övervägt att under detta begrepp också hänföra befordran mellan främmande stater, som inte är anslutna till CMR. Det skulle nämligen enligt utredningens uppfattning vara av visst värde att det blev otvetydigt fastslaget vilka regler som skall tillämpas på sådan befordran. Tanken har emellertid inte mött något gensvar från de övriga nordiska kommittéernas sida, och utredningen, som inte bedömt spörsmålet som särskilt betydelsefullt ur praktisk synpunkt, har låtit tanken falla. Om det i något fall skulle bli aktuellt att tillämpa svensk rätt på befordran mellan två stater som båda står utanför CMR, torde lagförslagets regler om internationell befordran kunna tillämpas som uttryck för här gällande allmänna rättsgrundsatser på området.

Vad beträffar lagens sakliga tillämpningsområde i övrigt göres ingen skillnad i förslaget mellan inrikes befordran och internationell befordran. I båda fallen omfattar lagen avtal om befordran av gods med vägfordon mot vederlag. Utredningen har emellertid övervägt att beträffande inrikes befordran antingen utvidga tillämpningsområdet genom att låta vederlagsrekvisitet

utgå eller minska tillämpningsområdet genom att ersätta vederlagsrekvisitet med ett yrkesmässighetsrekvisit. Det kan nämligen sägas, att en gränsdragning för lagens tillämpningsområde med hjälp av vederlagsrekvisitet ibland kan leda till mindre tilltalande resultat. Så kan det exempelvis te sig onaturligt att låta en person, som helt tillfälligtvis och kanske närmast som en väntjänst utför en godstransport, svara enligt bestämmelser som väsentligt avviker från allmänna skadeståndsregler blott därför att han erhållit ett måhända helt obetydligt vederlag. Genom de i 5 § tredje stycket och 50 § föreslagna bestämmelserna har utredningen emellertid sökt åstadkomma en möjlighet att undgå obilliga resultat av förevarande regel. Generellt sett torde dock den omständigheten att vederlag betingats för transporten utgöra ett kriterium på att denna är av så pass kvalificerad art, att den inte lämpligen kan lämnas utanför lagstiftningen.

Med uttryckssättet att lagen är tillämplig på *avtal om* godsbefordran med fordon på väg har utredningen velat betona, att lagen inte är avsedd att tillämpas på varje godsbefordran som faktiskt utföres med vägfordon. Till grund för befordringen måste ligga ett fraktavtal som förutsätter att befordringen skall ske med vägfordon. Det synes dock, för att lagen skall bli tillämplig, inte vara nödvändigt att det, redan då fraktavtalet ingås, definitivt fastslås att befordringen skall ske med vägfordon. Stundom överlämnas gods till befordran utan att det därvid bestämmes vilket transportmedel som skall användas. Valet av transportmedel göres senare av fraktföraren på grundval av vad som då synes vara det mest gynnsamma. Har befordringen i sådant fall utförts med vägfordon och har detta varit en av de möjligheter avsändaren räknat med, synes fraktavtalet få betraktas som ett avtal om befordran med fordon på väg.

Att lagen endast skall tillämpas på "avtal om godsbefordran" innebär också att sådana godstransporter, vilkas utförande endast innebär uppfyllandet av en förpliktelse som kan anses vara sekundär i förhållande till avtalets huvudsyfte, inte omfattas av lagen. Sålunda skall denna exempelvis inte tillämpas på gods som vid resa med buss eller bil medföres av passagerare. Samma betraktelsesätt bör tillämpas i köpförhållanden, när säljaren själv forslar godset till köpare på annan ort, såvida inte omständigheterna utvisar att det rör sig om ett fristående befordringsåtagande.[1]

Som "avtal om godsbefordran" kan vidare sådana avtal uppenbarligen inte betraktas, genom vilka innehavaren av ett fordon endast ställer detta till varuhavarens förfogande. Även om fordonets innehavare jämte detta ställer förare till varuhavarens förfogande, torde avtalet få anses falla utanför lagens tillämpningsområde, om avtalet har övervägande karaktär av lega.

Utanför lagens tillämpningsområde bör enligt utredningens mening också sådana avtal falla som endast avser bortforsling av snö, sopor, schaktmassor eller liknande. Det kan emellertid även beträffande sådana godsslag någon gång förekomma att ett verkligt fraktavtal måste anses föreligga. Så kan t. ex. vara fallet, om snö skall transporteras till en viss mottagare för att användas vid en skidtävling.

Med "internationell befordran" menas, såsom tidigare nämnts, befordran som är underkastad CMR. Vad beträffar den geografiska tillämpligheten innebär detta all befordran till eller från en CMR-ansluten stat, även om avsändar- respektive mottagarstaten inte skulle vara ansluten till CMR. Det torde vara uppenbart, att domstolarna i Sverige och andra CMR-stater i princip skall vara förpliktade att tillämpa CMR:s regler på nämnda befordringar. Detta innebär att svensk domstol i allmänhet har att tillämpa CMR-reglerna på en befordran mellan en CMR-stat och en icke CMR-stat även i sådana fall då den senare statens lag skulle ha tillämpats enligt gängse internationellt-privaträttsliga regler. Hänsynen till övriga fördragsstaters intressen kan dock inte rimligen motivera en förpliktelse för svenska

[1] Jfr Almén s. 117.

domstolar att tillämpa CMR-reglerna på befordringar mellan Sverige och en icke-fördragsstat. Detsamma gäller befordringar mellan en främmande fördragsstat och en icke-fördragsstat, om det dem emellan träffats avtal om tillämpning av andra regler än CMR:s. Att sådana avtal är tillåtna framgår av förarbetena till konventionen.[2]

Såvitt motiven till CMR-lagen utvisar skall svensk domstol, som upptar tvist om en under CMR fallande befordran till prövning, under alla förhållanden tillämpa den svenska lagen dvs. i huvudsak konventionstexten som sådan.[3] Detta innebär att tvist angående ett fraktavtal, som har naturlig anknytning exempelvis till Danmark, inte kan avgöras enligt den danska lagen här i riket. I den mån det föreligger någon saklig skillnad mellan den ursprungliga konventionstexten och den till intern dansk lag transformerade texten, får man således räkna med att samma tvistefråga kan bli olika bedömd allteftersom talan väcks i Danmark eller i Sverige. Samma situation är för handen i förhållandet mellan Sverige och Norge. Eftersom såväl Danmark som Norge hållit fast vid principen att hittills brukade internationellt-privaträttsliga regler också fortsättningsvis bör tillämpas konventionsstaterna emellan, kan dock svensk rätt tillämpas i Danmark och Norge, ehuru dansk och norsk rätt inte kan tillämpas i Sverige.

Om i enlighet med föreliggande förslag praktiskt taget likalydande lagregler om internationell befordran sätts i kraft inom Norden, kommer olägenheterna av ståndpunkten att endast lex fori får tillämpas att reduceras till ett minimum, såvitt gäller det inbördes förhållandet mellan de nordiska länderna. I stället kommer en skiljelinje att uppstå mellan å ena sidan de nordiska länderna och å andra sidan övriga fördragsstater. Det är nämligen uppenbart att varje transformering av en konventionstext till nationell lag innebär en viss risk för att avvikelser från konventionstexten skall uppkomma. I den mån skilda fördragsstater oberoende av varandra transformerar konventionens innehåll till nationella lagar är risken för skiljaktigheter mellan dessa lagar självfallet ännu större. Det var för att motverka menliga följder av en befarad utveckling av detta slag som utredningen i sitt tidigare förslag tog upp en särskild bestämmelse av innebörd, att gängse internationellt-privaträttsliga regler alltjämt skulle tillämpas såvitt gällde konventionsstaterna inbördes.

Emellertid kan man numera konstatera, att farhågorna för att CMR:s regler skulle undergå sakliga förändringar i samband med att de införlivades med de olika fördragsstaternas interna rättsordningar knappast besannats. Utanför Norden har ingen fördragsstat använt sig av transformeringsmetoden. I samtliga icke-nordiska fördragsstater skall således CMR i originalversion direkt läggas till grund för tillämpningen. Behovet av internationellt-privaträttsliga regler synes därför göra sig gällande endast i den utsträckning de nordiska lagarna skulle ha kommit att innehålla sakliga avvikelser från konventionstexten.

Risken för att detta kan vara fallet är naturligtvis inte alldeles obefintlig. Å andra sidan kommer tolkningen av de nordiska lagarna självfallet inte att ske isolerat utan mot bakgrund av konventionstexten och med beaktande av bl. a. utländsk litteratur och judicatur med anknytning till denna. Man torde därför inte behöva hysa några större farhågor för att bibehållandet av nuvarande regel om tillämpning av lex fori i detta avseende skall leda till menliga konsekvenser, och det bör om möjligt undvikas att principer som accepterats genom CMR-lagen nu ställs åt sidan. Emellertid måste, såsom framgår av det följande, även andra skäl beaktas.

I den norska lagens § 1 andra stycket stadgas att om överenskommelse träffas med stat som inte anslutit sig till CMR "kan Kongen bestemme at befordring av gods mellom denne stat og Norge helt eller delvis skal unntas fra reglene i loven". Någon motsvarighet till detta stadgande har utred-

[2] Se Buzzi-Quattrini s. 49 sp. 1.
[3] Se prop. 1968:132 s. 7, 19 och 60.

ningen inte föreslagit. Som framgått av det förut anförda anser utredningen visserligen, att en sådan undantagsbestämmelse ingalunda strider mot konventionsförpliktelserna och att det väl kan tänkas att det skulle kunna vara oförmånligt från svensk synpunkt att beträffande transporterna till och från en viss icke-konventionsstat ensidigt tillämpa CMR:s regler. Emellertid ter sig en sådan situation enligt utredningens bedömning föga aktuell i praktiken, och det finns därför knappast skäl att nu tynga lagtexten med särskilda bestämmelser i detta ämne.

Om en främmande konventionsstat, såsom förutsetts i den norska lagen, träffat avtal med en icke-konventionsstat om att andra regler än CMR:s skall gälla i fråga om transporter mellan dessa båda stater, uppkommer emellertid frågan vilken lag som skall tillämpas på tvist rörande sådan transport, i fall tvisten anhängiggöres vid svensk domstol. Av den utformning den svenska CMR-lagstiftningen för närvarande har torde följa, att svensk domstol även i detta fall skall tillämpa konventionen. Detta kan emellertid som regel inte vara en rimlig lösning. Möjligheter måste här finnas att tillämpa det regelsystem till vilket transporten har naturlig anknytning t. ex. de regler som på grund av undantagsbestämmelsen i den norska lagens § 1 andra stycket skall träda i stället för CMR:s. Denna effekt kan uppnås genom en regel som för lösning av frågan om tillämplig lag hänvisar till allmänna internationellt-privaträttsliga regler. Skall en sådan hänvisning upptagas i lagtexten synes det vara mest ändamålsenligt att inte begränsa den till enbart det specialfall som nyss behandlats. Om hänvisningen skall gälla utöver detta fall är det emellertid nödvändigt att inskränka den på så sätt, att inte lagen i icke-konventionsstat anges som tillämplig.

På grund av det anförda föreslår utredningen att som en andra punkt i första stycket införes en undantagsbestämmelse av innebörd, att lagen inte skall gälla om det följer av allmänna regler om tillämplig lag att annan fördragsstats lag skall tillämpas och detta skulle ge annat resultat.

Genom 2 § i gällande CMR-lag har Konungen bemyndigats att under vissa förutsättningar förordna, att befordran av gods på väg i lokal gränstrafik mellan Sverige och dess grannländer helt eller delvis skall vara undantagen från tillämpning av konventionen. I den mån de lokala gränstransporterna i enlighet härmed inte längre blir att betrakta som internationella transporter bör de vara underkastade reglerna för inrikes befordran. Med denna ändring återges innehållet i 2 § CMR-lagen nu i andra stycket av förevarande paragraf.

2 §

Utredningen har övervägt huruvida vissa godsslag helt borde undantas från lagens tillämpningsområde. Lagens regler kan sägas vara utformade med särskild tanke på styckegodstransporter, och åtskilliga av dess regler kan synas ha liten eller ingen praktisk användbarhet på transport av grus, timmer, olja och liknande laster. Också vid sådana transporter kan det emellertid finnas behov av lagbestämmelser som exempelvis reglerar beräkningen av skadestånd vid realskada eller dröjsmål. Den för transporträtten specifika metoden för skadeståndsberäkning, som bl. a. innebär att ersättning i allmänhet, frånsett dröjsmålsfallen, inte lämnas för indirekt skada, torde nämligen böra tillämpas oavsett vad slags gods befordringen gäller. Som åskådliggöres av det förut nämnda exemplet med snötransport kan det för övrigt vara svårt att anknyta särskiljande lagregler till godsets art, eftersom transport av samma slags gods kan ha helt olika karaktär i olika situationer.

Av dessa skäl har utredningen inte ansett sig böra föreslå några enbart på godsets art grundade undantag från lagens tillämpningsområde. Däremot är det uppenbart att lagen inte bör göras tillämplig på vissa befordringar, för vilka antingen ett väl fungerande regelsystem redan är i kraft eller avsevärt annorlunda regler än de nu föreslagna erfordras med hänsyn till befordringens speciella karaktär.

Den förstnämnda gruppen av undantagna befordringar utgöres av sådana som är underkastade gällande bestämmelser om befordran med post eller järnväg.

Svenska postverkets verksamhet omfattar bl. a. utväxling av brevförsändelser och paket.[1] För försändelse som postverket i denna verksamhet mottagit ansvarar verket enligt regler, som i fråga om den inrikes rörelsen lämnas i postverkets kungörelse den 27 april 1966 angående postverkets ansvarighet för försändelser och medel[2] samt i allmänna poststadgan (§ 5). Tillämpningen av dessa regler kan i vissa fall leda till lägre ersättningsbelopp än som skolat utgå, om vägfraktavtalslagens regler varit tillämpliga.[3] På grund härav kan det, särskilt om postverket uppdragit befordringens utförande åt en enskild vägfraktförare[4] och denne orsakar skada på postgodset, ifrågasättas om inte transportkunden borde vara berättigad att åberopa vägfraktavtalslagens ersättningsregler. Det kan nämligen te sig mindre motiverat att skador på olika paket som av en enskild vägfraktförare befordras med samma fordon skall regleras efter olika ersättningsregler allteftersom det är postverket eller enskild person som är fraktförarens motpart. Ehuru den godsmängd som sålunda på postverkets uppdrag forslas av enskilda biltransportföretag inte är helt obetydlig,[5] torde dock den omständigheten att olika regler i detta fall gäller för postgods och annat gods i praktiken inte ge upphov till några mera beaktansvärda olägenheter.

På postverkets paketbefordran bör således enligt utredningens mening vägfraktavtalslagens regler inte göras tillämpliga. Däremot synes det inte finnas någon anledning att från lagens tillämpningsområde undanta den godsbefordran som postverket bedriver i sin diligensrörelse. För sådan befordran gäller för närvarande särskilda bestämmelser, intagna i postdiligenstaxan. Enligt dessa blir postverket ansvarigt för realskada endast under förutsättning att denna "uppenbarligen är att tillskriva fel eller försummelse från diligenspersonalens sida". Vidare gäller bl. a. att postverkets ansvarighet är begränsad till högst 300 kr per sändning. Dessa bestämmelser ger som synes transportkunden en väsentligt sämre ställning än som följer av den föreslagna lagen, och något skäl till en sådan särbehandling av kunden vid godsbefordran med postdiligens anser utredningen, som nämnts, inte finnas. Det i lagförslaget gjorda undantaget för "postbefordran" avses således inte gälla godsbefordran med postdiligens.

För att beteckna de befordringar som enligt vad nu sagts bör undantas från lagens tillämpningsområde användes i förslaget termen "postbefordran" både när det gäller inrikes befordran och när det gäller internationell befordran. Denna term avviker åtminstone formellt något från det i konventionen använda uttryckssättet "befordran, som utföres i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran". Det har gjorts gällande att begreppet "postbefordran" skulle ha en mera vidsträckt innebörd än den i konventionen använda bestämningen. När det gäller den praktiskt sett viktigaste delen av den postbefordran som nu är i fråga, nämligen utväxlingen av post mellan Sverige och utlandet, regleras denna i princip av allmänt internationella postavtal som sluts inom Världspostföreningens ram. Formellt avtalslösa postutväxlingsförhållanden råder för Sveriges del endast beträffande några få stater och territorier.[6] Också postutväxling-

[1] Allmänna poststadgan § 1.

[2] SFS 1966:120.

[3] Så t. ex. utgår enligt 6 § nyssnämnda kungörelse ersättning vid förlust av eller skada på oassurerat paket med högst 500 kr, oavsett paketets vikt. Limiten är som synes gynnsammare för kunden än vägfraktavtalslagens när det gäller paket lättare än 10 kg men ogynnsammare i fråga om tyngre paket. Som postpaket befordras kollin upp till 20 kg vikt.

[4] Enligt 2 § KK den 9 maj 1947 angående postverkets ensamrätt till brevbefordran m. m. (SFS 1947:175) är den som driver regelbunden yrkesmässig trafik skyldig att för postverkets räkning mot skälig ersättning befordra post.

[5] Postverket saknar uppgifter om den totala postmängd som transporteras i billinjetrafik liksom om sammanlagd befordringssträcka. Postverkets kostnader för denna postbefordran har för budgetåret 1970/71 beräknats till ca 19 milj .kr.

[6] Folkrepubliken Kina, Nordkorea, Nordvietnam och Östtyskland.

en mellan Sverige och dessa sker emellertid i praktiken i överensstämmelse med Världspostföreningens obligatoriska avtal. I vilken utsträckning det kan förekomma, att övriga CMR-stater i sin utrikes postutväxling tillämpar andra regler än som följer av internationella överenskommelser om postbefordran, har utredningen inte närmare undersökt. Emellertid torde man kunna utgå från att eventualiteten att svensk domstol ställs inför problemet, huruvida viss internationell postbefordran med vägfordon inte utförts i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran och därför bör vara underkastad CMR, kommer att vara så pass avlägsen att den inte motiverar den komplicering av lagtexten som det skulle innebära att använda skilda utformningar av denna undantagsbestämmelse vid inrikes och vid internationell befordran. Nämnas bör också att den brittiska regeringen föreslagit, att konventionen på denna punkt skall ändras till överensstämmelse med motsvarande formulering i Haagprotokollet, vilken lyder: "This Convention shall not apply to carriage of mail and postal packages."

När det gäller vägbefordran som utförs av järnvägsföretag kan vad beträffar internationella transporter det internationella fördraget angående godsbefordran å järnväg (CIM) vara att tillämpa. I motsats till befordringar som utförs i enlighet med internationella postkonventioner är befordringar som faller under CIM inte uttryckligen undantagna från CMR:s tillämpningsområde. Särskilt när det gäller befordran uteslutande på sådana internationella billinjer som upptagits i den av Centralbyrån för internationella järnvägstransporter upprättade listan kan det tvärtom hävdas, att CMR enligt sin ordalydelse är tillämplig. Emellertid är det uppenbart att man vid tillkomsten av CMR inte avsett att på något sätt beskära tillämpningsområdet för CIM. Beträffande vägtransporter som faller under CIM måste det således anses uteslutet att tillämpa CMR.

I enlighet härmed kommer också vissa internt inom Sverige utförda vägtransporter att falla utanför lagens tillämpningsområde, nämligen sådana vägtransporter som järnväg utför till uppfyllande av ett under CIM fallande fraktavtal. Vissa andra inrikes godstransporter med vägfordon omfattas för närvarande av reglerna i järnvägstrafikstadgan den 13 maj 1966. Detta gäller sådan befordran med vägfordon som järnväg ombesörjer vid fullgörande av avtal om befordran av gods i allmän trafik på järnväg i Sverige. Dessa befordringar har ett nära samband med järnvägstrafiken, och det naturliga är att de även fortsättningsvis regleras av järnvägsbestämmelserna. En annan sak är att dessa i viss utsträckning torde kunna jämkas till närmare överensstämmelse med vägfrakträttens regler.

En förutsättning för att en vägbefordran skall kunna hänföras under järnvägstrafikstadgan torde vara, att den utförts som en ersättning för eller ett komplement till en avtalad järnvägsbefordran. Man skulle därför med visst fog kunna hävda, att dessa vägtransporter inte utförs på grund av vägfraktavtal i den mening detta ord fått i 1 § och att det således utan vidare är klart att de inte omfattas av lagförslaget. För att undanröja varje tvekan på denna punkt har utredningen emellertid ansett det befogat att låta det framgå av lagtexten, att vägbefordran som faller under järnvägstrafikstadgans bestämmelser skall vara undantagen från lagens tillämpningsområde. Upptar man en undantagsbestämmelse om sådan vägbefordran, torde risken för felaktiga motsättningsslut föranleda att motsvarande undantag görs för vägbefordran som faller under CIM.

Vad beträffar omfattningen av den grupp av inrikes befordringar som bör undantas från lagens tillämpningsområde på grund av befordringens säregna karaktär är det enligt utredningens mening lämpligt att följa CMR:s reglering. Därmed skulle begravningstransporter och flyttningstransporter inte komma att omfattas av den föreslagna lagstiftningen. Att begravningstransporter inte kan ges en adekvat reglering inom ramen för denna lagstiftning torde vara uppenbart, och något behov av en sådan reglering har heller inte gjort sig gällande såvitt utred-

ningen känner till. Vad beträffar flyttningstransporter är måhända svårigheterna att inpassa lämpliga regler för dessa i en lag som gäller vägfraktavtal i allmänhet inte lika påfallande. Emellertid är det uppenbart att specialbestämmelser för flyttningstransporter skulle bli erforderliga på åtskilliga, ofta fundamentala, punkter såsom i fråga om principen att ställa skadeståndets storlek i relation till godsets vikt. Det skulle därför innebära en väsentlig komplicering av lagtexten, om regler för flyttningstransporter skulle inarbetas i denna. Något större behov av lagstiftning synes inte heller föreligga beträffande dessa transporter, åtminstone inte för närvarande.[7] Frågan vad som är att hänföra till flyttningstransporter torde i praktiken kunna avgöras med ledning av rådande handelsbruk.

3 §

I CMR art. 1 första stycket anges att konventionen skall äga tillämpning på varje avtal om godsbefordran "med fordon på väg". I artikelns andra stycke anges att följande slag av fordon skall anses falla under konventionens fordonsbegrepp, nämligen motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar. Beträffande innebörden av dessa benämningar hänvisar CMR till art. 4 i konventionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.[1]

Enligt denna konvention förstås med *motorfordon* varje fordon, som för framdrivande på väg är försett med motor och icke löper på skenor eller har förbindelse med elektrisk ledning och som normalt användes för befordran av personer eller gods.

Med *släpfordon* förstås i 1949 års vägtrafikkonvention varje fordon som är byggt för koppling till motorfordon.

Med *sammansatt fordon* menas i samma konvention motorfordon, som åtföljes av ett släpfordon, vilket saknar framaxel och är så kopplat, att en del av släpfordonet vilar på det dragande fordonet och att en väsentlig del av vikten av släpfordonet och dess last uppbäres av det dragande motorfordonet. Dylikt släpfordon kallas *påhängsvagn.*

Utredningen har ansett det önskvärt dels att man i lagen ger begreppet "fordon" samma innebörd vid inrikes befordran och internationell befordran, dels att begreppets innebörd – med hänsyn till att det alldeles övervägande antalet befordringar som faller under lagen kommer att vara inrikes – bestämmes med hjälp av vägtrafikförordningens definitioner.

Härvid möter emellertid vissa svårigheter, eftersom de definitioner som lämnas i 1949 års vägtrafikkonvention och i vägtrafikförordningen inte helt överensstämmer med varandra.

Fordon är enligt vägtrafikförordningen varje anordning på hjul, band eller medar, som är inrättad för färd på marken och icke löper på skenor. Är fordon för framdrivandet försett med motor och rör det sig ej om luftfartyg, kallas det *motordrivet fordon.* Av de motordrivna fordonen finns det tre slag, motorfordon, traktorer och motorredskap.

Med *motorfordon* förstås i vägtrafikförordningen motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen för att självständigt nyttjas till person- eller godsbefordran, så ock för annat ändamål inrättat motordrivet fordon, som är konstruerat för eller utan svårighet kan ändras till en hastighet överstigande 30 kilometer i timmen.

Enligt samma förordning menas med *traktor* motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Med *motorredskap* menas i vägtrafikförordningen motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 kilometer i timmen samt endast med

7 I stor utsträckning regleras flyttningstransporterna genom avtal i överensstämmelse med de transportbestämmelser som antagits av Sveriges Möbeltransportörers Förbund.

1 En ny konvention om vägtrafik har avslutats i Wien den 8 november 1968.

svårighet kan ändras till högre hastighet.

Motorfordonen indelas i vägtrafikförordningen i sin tur i bilar och motorcyklar.

I vägtrafikförordningens mening är *släpfordon* ett fordon som är byggt för koppling till bil, traktor eller motorredskap och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens, traktorns eller motorredskapets drivande.

Som synes sammanfaller inte begreppet "motorfordon" i 1949 års vägtrafikkonvention med samma begrepp i vägtrafikförordningen. Konventionens begrepp är snävare än förordningens såtillvida som det inte omfattar trådbuss. Å andra sidan synes det vara vidare än vägtrafikförordningens i det avseendet, att det också torde inbegripa traktor. Då det emellertid alldeles synes sakna praktisk betydelse såväl att lagen formellt göres tillämplig på godsbefordran med trådbuss som att befordran av gods, som lastats inte på ett efterföljande fordon utan på själva traktorn, utelämnas från lagens tillämpningsområde, möter det enligt utredningens mening intet hinder att i lagen använda vägtrafikförordningens motorfordonsbegrepp beträffande både inrikes och internationell befordran.

I fråga om begreppet "släpfordon" föreligger det också skillnader mellan 1949 års vägtrafikkonvention och vägtrafikförordningen, främst bestående däri att enligt vägtrafikförordningen som släpfordon betraktas endast sådana fordon som är byggda för koppling till bil, traktor eller motorredskap, medan enligt vägtrafikkonventionen också fordon byggda för koppling till annat motorfordon (t. ex. motorcykel) anses som släpfordon. Också denna skillnad torde emellertid vara utan praktisk betydelse, varför vägtrafikförordningens begrepp också i detta fall torde kunna användas beträffande båda slagen av befordran.

Den i konventionstexten nämnda fordonstypen "påhängsvagn" är som framgått av definitionen en sorts släpfordon. Den bör således enligt utredningens uppfattning inte nämnas i lagtexten jämsides med "släpfordon". På motsvarande sätt torde "sammansatt fordon" inte behöva nämnas i en uppräkning, i vilken dess beståndsdelar, motorfordon och släpfordon, ändå ingår.

De i konventionen angivna fordonsbegreppen anses således bli täckta genom att i lagtexten användes vägtrafikförordningens begrepp motorfordon och släpfordon. Man måste emellertid hålla i minnet, att möjligheten att använda vägtrafikförordningens definitioner bygger på den – om än inte fullständiga – överensstämmelse, som i dessa avseenden råder mellan vägtrafikförordningen i dess nuvarande lydelse och 1949 års vägtrafikkonvention. En ändring av vägtrafikförordningens fordonsbegrepp medför således inte automatiskt ändring av fordonsbegreppet i denna lag.

Undantagsvis kan det förekomma att för godsbefordran användes lastfordon som kopplas till dragfordon utan att vara byggt härför. Sådana lastfordon hänförs till kategorin *efterfordon*. Enligt utredningens uppfattning kan det knappast finnas något praktiskt behov av att utsträcka den föreslagna lagens tillämplighet till att omfatta också godsbefordran med efterfordon.

Utredningen föreslår således att med fordon skall förstås motorfordon och släpfordon, vilka begrepp skall anses ha den innebörd som anges i nu gällande vägtrafikförordning.

4 §

Denna paragraf återger innehållet i CMR art. 2. Dess bestämmelser innebär att en befordran, som enligt 1 § faller under vägfraktavtalslagens regler, i princip behåller sin karaktär av vägbefordran i rättsligt avseende, även om befordringen delvis utföres med hjälp av fartyg, järnväg eller luftfartyg. En förutsättning är dock att godset också under transporten med fartyg, järnväg eller luftfartyg är lastat på vägfordonet.

Om man sålunda vid fullgörande av ett vägfraktavtal låter vägfordonet med pålastat gods fraktas med exempelvis färja under en del av befordringen, skall alltså i allmänhet ersättning för realskada eller dröjsmål be-

stämmas enligt vägfraktavtalslagens regler. Konventionen föreskriver emellertid ett undantag från denna huvudregel, nämligen i fall när realskadan eller dröjsmålet har sin grund i någon omständighet som 1) inträffat under transport med fartyg, järnväg eller luftfartyg, 2) inte orsakats av vägfraktföraren, och 3) bara kunnat inträffa under och på grund av befordringen med det använda främmande transportmedlet. Är dessa tre förutsättningar uppfyllda, skall vägfraktförarens ansvarighet inte bestämmas enligt vägfraktavtalslagen utan med hjälp av de tvingande regler som gäller i fråga om fraktföraransvaret vid befordran med det använda främmande transportmedlet. Finns inga sådana tvingande regler, skall i stället vägfraktavtalslagen tillämpas.

Utredningen har föreslagit att konventionens regler i detta avseende – i den redaktionellt något förenklade form de erhållit i lagförslaget – skall gälla också beträffande inrikes befordran. Häremot kan med fog invändas, att dessa regler är väl komplicerade för den inrikes trafiken. Å andra sidan är det enligt utredningens mening vanskligt att nu skapa särskilda inrikesregler för detta slags transporter, vilka för närvarande torde spela någon större roll här i landet huvudsakligen då det gäller förbindelserna mellan Gotland och fastlandet. I fråga om vägfraktavtal avseende befordran till och från Gotland synes för närvarande den praxis råda, att vägfraktföraren påtager sig samma ansvarighet beträffande sjöträckan som beträffande landsträckorna. Detta innebär formellt men knappast i praktiken ett något vidsträcktare ansvar än som följer av förevarande paragraf. Man kan förmoda att nuvarande praxis kommer att tillämpas på Gotlandstransporterna även om den föreslagna lagregleringen genomföres. Något hinder häremot kommer lagbestämmelserna inte att utgöra, eftersom de, vad beträffar inrikes befordran, endast anger vad som måste omfattas av fraktförarens ansvarighet men inte hindrar fraktföraren att påtaga sig en vidsträcktare ansvarighet.

Som utredningen framhållit i sitt tidigare betänkande har konventionens bestämmelser om kombinerad väg- och annan befordran utsatts för åtskillig kritik, varvid det särskilt gjorts gällande att bestämmelserna är oklart utformade och möjligen kan komma i konflikt med regler i andra transporträttsliga konventioner.[1] I detta sammanhang torde det vara på sin plats att erinra om att CMR:s hithörande regler knappast kan anses tillämpliga i andra fall än då befordringen som helhet betraktad framstår som en vägbefordran. Är den dominerande transportprestationen en sjötransport och har konossement på godset utställts, torde CMR inte kunna tillämpas, även om transportören också åtagit sig transport av godset med vägfordon till lastningshamnen och från lossningshamnen och godset även på sjöträckan föres lastat på vägfordonet.

Vid tillämpningen av CMR:s regler om kombinerad befordran kan särskilda problem uppstå med hänsyn till användningen av containers. Klart är att CMR:s regler inte blir tillämpliga i fall då containern under vägtransporten föres lastad på ett fordon och vid t. ex. sjötransport lyftes från fordonet och placeras ombord på fartyget. Ibland sker emellertid transport av containers på landsväg på så vis att containern baktill förses med hjul och framtill kopplas till ett dragfordon. När containern forslas på detta sätt torde den få anses utgöra ett fordon. Om en sådan hjulförsedd container placeras exempelvis på en färja utan att hjulen tages bort, torde den behålla sin karaktär av fordon, och CMR kan således tillämpas på sjöbefordringen om förutsättningarna härför är för handen i övrigt. Det kan möjligen anses mindre tillfredsställande att frågan, huruvida hjulen avlägsnas från containern eller ej, skall bli avgörande för vilket regelsystem som skall tillämpas. I vilken utsträckning detta förhållande motsvaras av olägenheter i det praktiska livet synes för närvarande ovisst. Containersystemet kan emellertid i olika avseenden komma att

[1] Sålunda har brittiska regeringen hävdat att förevarande bestämmelser står i strid med Guadalajarakonventionen art. II.

tvinga fram nya juridiska lösningar.

Vad beträffar paragrafens utformning innebär denna, som antytts, en förenkling i förhållande till konventionstexten.[2] Denna förenkling, som till största delen gjorts redan i 1966 års lagförslag, mötte inga invändningar under remissbehandlingen av förslaget. Däremot framfördes kritik mot att utredningen återgivit konventionens uttryck "dispositions impératives" med "regler, vilka skola tillämpas ändå att annat avtalats". Denna formulering vore nämligen missvisande därigenom att den endast täckte sådana regler som över huvud taget inte kunde åsidosättas genom avtal, vare sig till lastägarens eller fraktförarens förmån. På så sätt skulle det enligt paragrafens formulering vara uteslutet t. ex. att vägfraktföraren beträffande skada under sjötransport finge åberopa konossementskonventionens ansvarsregler, vilka kan åsidosättas genom avtal till lastägarens förmån. Detta torde emellertid, såsom utredningen också själv framhållit, ingalunda vara konventionens innebörd.[3] Även lagbestämmelser som är tvingande endast i den meningen att de hindrar avtal som minskar fraktförarens i lag angivna ansvarighet men inte hindrar avtal som utvidgar detta ansvar torde innefattas under konventionens begrepp "dispositions impératives". För att detta skall komma till tydligare uttryck föreslår utredningen nu formuleringen "lagregler, som gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet".

5 §

Paragrafens första stycke motsvarar CMR art. 41. I utredningens tidigare förslag utgjorde dessa bestämmelser liksom i de danska och norska förslagen 48 §, vilket motsvarade bestämmelsernas placering i konventionen. Såväl i Danmark som i Norge fann man emellertid under departementsbehandlingen av förslagen, att dessa bestämmelser med hänsyn till deras centrala betydelse borde upptagas redan bland de inledande stadgandena. I enlighet härmed placerades bestämmelserna i den danska lagen i tredje stycket av § 1 och i den norska lagen som en sista paragraf i inledningskapitlet, § 5. Till följd härav har utredningen, som ansett det angeläget att de nordiska lagarna är disponerade på väsentligen samma sätt, också för sin del funnit anledning flytta fram dessa bestämmelser och har därvid valt att följa den norska dispositionen.

Enligt den i första stycket återgivna konventionstexten är, utom i ett särskilt angivet undantagsfall, varje avtalsvillkor ogiltigt, som direkt eller indirekt avviker från konventionens bestämmelser. Rörande räckvidden av detta stadgande torde det tidigare ha rått viss tveksamhet här i landet. På sina håll har man med stöd av konventionens exemplifiering av ogiltiga avtalsvillkor – villkor som innebär överlåtelse till fraktföraren av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller har liknande innebörd eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten – dragit den slutsatsen att ogiltighetspåföljden endast är avsedd att drabba avtalsvillkor som ger fraktföraren en förmånligare ställning än som följer av konventionens regler. Enligt detta resonemang skulle fraktföraren, liksom enligt Warszawakonventionen och konossementskonventionen, vara oförhindrad att påtaga sig en vidsträcktare ansvarighet än konventionsreglerna ålägger honom. Numera torde det emellertid knappast råda något tvivel om att CMR:s ogiltighetsregler i princip riktar sig mot varje avvikelse från konventionsbestämmelserna, oavsett om avvikelsen är till fraktförarens eller lastägarens förmån. I varje fall har det under de samnordiska överläggningarna rått full enighet om att konventionen bör tolkas på detta sätt.

Konventionens ståndpunkt i detta avseende har på skilda håll i Sverige utsatts för skarp kritik. Även om effekten av konventionens tvingande reglering mildras genom möjligheterna att deklarera godsets värde

[2] Se härom närmare SOU 1966:36 s. 37.
[3] Se SOU 1966:36 s. 36 f.

eller särskilt leveransintresse, är det alldeles uppenbart att en motsvarande reglering inte kan komma i fråga för inrikesbefordringarnas del. Enligt utredningens mening är det emellertid angeläget att det också vid inrikes befordran finns ogiltighetsregler, som utesluter möjligheten att transportkunderna avtalsvägen berövas de rättigheter som lagstiftaren velat tillerkänna dem. Däremot synes det inte finnas några skäl för att i vidare mån än nu sagts begränsa parternas avtalsfrihet. Inrikesreglerna föreslås således i princip bli tvingande endast gentemot fraktföraren. Detta har i lagtexten uttryckts på det sättet, att första styckets ogiltighetsregler i och för sig gjorts tillämpliga också på inrikes befordran men modifierats av det i andra stycket upptagna stadgandet att fraktföraren vid sådan befordran kan avstå från sina rättigheter enligt lagen eller påtaga sig ökade förpliktelser. Vid utformningen av andra stycket har främst 5 § konossementslagen tjänat som förebild.

Den sålunda föreslagna regleringen bygger på antagandet, att det ofta nog kan vara svårt för transportkunden att förhandlingsmässigt hävda sig särskilt gentemot stora transportföretag. Den förstärkning av transportkundens ställning som de föreslagna reglerna innebär torde emellertid ingalunda undantagslöst vara berättigad. Lagens tillämpningsområde är mycket vidsträckt, och det kan tänkas att lagreglerna i vissa fall kan komma att lägga en alltför tung börda på fraktföraren. Utredningen har därför velat öppna möjlighet att i speciella fall tillerkänna giltighet också åt sådana avtalsvillkor som bereder fraktföraren en förmånligare ställning än som följer av lagreglerna. Bestämmelser härom har upptagits i paragrafens tredje stycke, som företer vissa likheter med 6 § konossementslagen. De föreslagna bestämmelserna gäller självfallet endast inrikes befordran. Utredningen har för sin del främst haft i åtanke befordringar som medför särskilda problem genom godsets ovanliga storlek eller svårhanterlighet i övrigt eller genom att det är sällan som transport av ifrågavarande slag av gods förekommer. Vidare har utredningen ansett, att utrymme för överenskommelser om lindring i fraktförarens ansvarighet bör finnas vid befordringar som trots att visst vederlag utgår dock till väsentlig del har benefik karaktär.

2 KAP. Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 §

Denna paragraf återger bestämmelserna i CMR art. 3. Dessa bestämmelser föreslås nu bli tillämpliga också på inrikes befordran.

Om fraktföraren anlitar medhjälpare för att fullgöra sina förpliktelser, blir han enligt detta lagrum ansvarig för vad medhjälparen därvid gör eller underlåter på samma sätt som om ifrågavarande handling eller underlåtenhet varit hans egen. Detta innebär bl. a. att varuhavaren, om han enligt allmänna skadeståndsregler fått ett ersättningsanspråk mot medhjälparen för skada som denne vållat genom handling eller underlåtenhet i tjänsten, i stället kan göra anspråket gällande mot fraktföraren. I detta avseende torde stadgandet överensstämma med gällande rätts regler om s. k. principalansvar. Stadgandets tillämpning är emellertid ingalunda begränsad till de fall, i vilka det föreligger vållande av medhjälparen gentemot varuhavaren. Utan att behöva undersöka om medhjälparens handling eller underlåtenhet har karaktären av vållande, kan man likställa den med en motsvarande handling eller underlåtenhet av fraktföraren själv, förutsatt att det är i tjänsten som medhjälparens handling begåtts eller hans underlåtenhet ådagalagts.

Man kan fråga sig, om ifrågavarande stadgande kommer att öka fraktförarens ansvarsbörda jämfört med de regler som nu allmänt tillämpas vid inrikes befordran. Därvid bör först och främst observeras, att reglerna om fraktförarens ansvar för medhjälpares handling eller underlåtenhet har begränsad betydelse, när det gäller det egentliga fraktföraransvaret, dvs. ansvaret för dels realskada på godset under den tid

fraktföraren har det om hand för befordran och dels dröjsmål med utlämnandet av godset. Detta ansvar är utformat som ett rent strikt ansvar med vissa ansvarsfrihetsgrunder, av vilka alla utom en anknyter till varuhavarens egna åtgärder eller till godsets särskilda beskaffenhet. I den mån inte den återstående ansvarsfrihetsgrunden (force majeure) kommer i betraktande, saknar det därför i regel betydelse för fraktförarens ersättningsskyldighet att söka utröna huruvida exempelvis en realskada förorsakats av fraktföraren själv, av medhjälpare eller av utomstående tredje man.

Större torde detta lagrums betydelse vara när det gäller det ansvar som lagen lägger på fraktföraren utanför ramen för det egentliga fraktföraransvaret. Det rör sig härvidlag om ansvar för förlust eller felaktig användning av dokument som förtecknats i fraktsedel och överlämnats till fraktföraren (16 §), ansvar för att anvisning som lämnats med stöd av varuhavares förfoganderätt inte följts eller att anvisning följts trots att den lämnats av obehörig person (19 §), ansvar för valet av depositarie när godset lämnas åt en sådan (24 §) och ansvar för underlåtenhet att uttaga efterkravsbelopp (36 §). Vid internationell befordran kan det också bli fråga om ansvar för skada på grund av att den i 10 § första stycket k) angivna s. k. paramountklausulen inte införts i fraktsedeln (11 §). Ansvar som avses i 16 och 24 §§ är enligt uttryckligt stadgande ett culpaansvar, medan fraktföraren i övriga fall svarar oberoende av vållande. I de situationer, i vilka fraktföraren endast svarar för vållande, kan det möjligen sägas att bestämmelserna om fraktförarens ansvar för medhjälpares handling eller underlåtenhet medför en ökning av fraktförarens ansvarsbörda i förhållande till nuläget. Det kan nämligen ifrågasättas, om inte vägfraktförarens ansvar enligt gällande svensk rätt i dessa situationer åtminstone i huvudsak är begränsat till fall då medhjälparen visat vårdslöshet i relation till fraktföraren.[1] Innebörden av förevarande lagrum måste emellertid anses vara, att man inte skall bedöma huruvida medhjälparens handling eller underlåtenhet utgjort fel eller försummelse i fullgörandet av dennes förpliktelser mot fraktföraren utan att man tillskriver fraktföraren det handlingssätt som medhjälparen ådagalagt.

En sådan lösning av ifrågavarande spörsmål är emellertid ingalunda främmande för nordisk doktrin. Det har sålunda hävdats att ansvar för underlåten uppfyllelse skulle inträda så snart denna objektivt sett förorsakats av medhjälparen.[2] Saken har också uttryckts så, att den uteblivna uppfyllelsen måste ha sin grund i ett *fel* från medhjälparens sida men att det inte kan krävas att medhjälparen ådagalagt *culpa,* såsom det normalt kräves i utomobligatoriska förhållanden. Snarare skulle man kunna säga att gäldenären (fraktföraren) blir ansvarig, när medhjälparens handling eller underlåtenhet skulle anses som culpa, om det var han som var gäldenär.[3] De nu redovisade uppfattningarna om gällande rätts innebörd i fråga om gäldenärens ansvar för medhjälpare stämmer uppenbarligen i allt väsentligt överens med de regler utredningen föreslår.

Som framgått av det tidigare sagda avser förevarande paragraf inte varje handling eller underlåtenhet från medhjälparens sida. Endast sådana åtgärder som medhjälparen vidtagit eller bort vidtaga som ett led i sin verksamhet att främja fraktförarens åtagande kan komma i fråga. Detta har i lagtexten angivits med orden handling eller underlåtenhet *i tjänsten.* Mot denna formulering kan invändas, att uttrycket "i tjänsten" inte är helt adekvat när det gäller sådan medhjälpare som inte lämnar sin medverkan på grund av tjänsteavtal med fraktföraren. Utredningen har dock bedömt risken att detta ordval skall förorsaka missförstånd vara liten och har därför, i likhet med de övriga nordiska kommittéerna, ansett det onödigt att tynga lagtexten med någon formulering som särskilt tar sikte på det fall, att avtalet mellan fraktföraren och medhjälparen inte är ett tjänsteavtal i egentlig mening.

[1] Jfr Rodhe s. 332 f.
[2] Se Björling s. 515 och 530 ff.
[3] Se Ussing s. 115.

Att avgöra huruvida en viss handling företagits i eller utom tjänsten kan självfallet stundom vara svårt. Mera sällan torde dock frågan ställas på sin spets. När det gäller fraktförarens ansvar är det, såsom delvis framgått av det tidigare sagda, ofta ointressant att fastställa huruvida skadevållaren handlat i egenskap av medhjälpare eller såsom utomstående tredje man, eftersom fraktföraren är ansvarig också för skada som orsakats av tredje man. Vad åter gäller situationer, i vilka fraktföraren inte svarar för skada orsakad av tredje man, såsom vid förlust av dokument som medföljer fraktsedeln, torde det i praktiken sällan inträffa att skadan kan hänföras till tredje mans handlande utan att det samtidigt blir fråga om vårdslöshet hos fraktföraren vad beträffar dokumentets förvaring eller liknande.

För ett speciellt fall reglerar lagen själv frågan om medhjälparen skall anses ha handlat i tjänsten eller ej. Detta gäller när vissa uppgifter, som avsändaren har att lämna, skall införas i fraktsedel. Även om medhjälparen har till uppgift att på begäran lämna avsändaren bistånd med upprättande av fraktsedel, skall han, om inte speciella omständigheter föreligger, därvid anses ha handlat för avsändarens och inte för fraktförarens räkning. Detta framgår av 11 § andra stycket.

3 KAP. Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

7 §

Enligt CMR art. 4 skall fraktavtalet bekräftas genom att fraktsedel upprättas. Underlåtenhet att upprätta fraktsedel inverkar emellertid i och för sig inte på fraktavtalets giltighet. Även om parterna i samförstånd skulle besluta sig för att inte använda fraktsedel beträffande en under CMR fallande befordran, regleras denna i tillämpliga delar av CMR. Såsom framhölls under remissbehandlingen av utredningens förslag till lag om internationell befordran, kan det därför te sig något oegentligt att i konventionstexten och lagtexten använda ett så kategoriskt uttryckssätt som att fraktavtalet *skall* bekräftas genom fraktsedel. Emellertid torde man endast i sällsynta undantagsfall kunna undvara fraktsedel vid internationella godstransporter på väg, och det synes vara onödigt att i lagtexten återspegla den i praktiken knappast förekommande situationen att parterna verkligen ställs inför ett val huruvida det är lämpligt att använda fraktsedel eller ej. Därtill kommer att fraktsedeln i flera länder har en offentligrättslig funktion. Med hänsyn till det sagda kan det enligt utredningens mening inte anses oberättigat att lagtexten utformas så, att användning av fraktsedel vid internationell befordran framstår som obligatorisk.

När det gäller inrikes befordran är förhållandena annorlunda. Åtskilliga inrikes transporter, kanske de flesta, är av så pass enkel beskaffenhet, att det skulle innebära onödig pappersexercis att upprätta fraktsedel beträffande dem. Det kan därför inte komma i fråga att göra bruket av fraktsedel obligatoriskt för inrikesbefordringarnas del. Å andra sidan har naturligen såväl varuhavare som fraktförare ofta behov av en någorlunda kvalificerad transporthandling. Huvudregeln vid inrikes befordran synes därför böra vara att fraktsedel inte behöver upprättas i andra fall än då åtminstone endera parten önskar det. Påkallar ena parten upprättande av fraktsedel, bör emellertid motparten i regel vara skyldig att acceptera användningen av fraktsedel vid den ifrågavarande transporten. Eftersom fraktsedeln normalt skall anses ge upplysning om bl. a. vissa förhållanden vid den tidpunkt då godset mottages till befordran, kan dock parten inte kräva att fraktsedel upprättas vid annan tidpunkt än denna.

Man torde i det stora hela kunna utgå från att varken varuhavare eller fraktförare kommer att göra bruk av sin rätt att kräva upprättande av fraktsedel i andra fall än då det föreligger objektivt godtagbara skäl för detta. Utredningen föreslår emellertid en undantagsregel som ger part rätt att tillbakavisa motpartens begäran om fraktsedels

upprättande, om det inte är brukligt att fraktsedel upprättas vid befordringar av det slag, varom det är fråga i det aktuella fallet.

Som närmare skall redovisas under 12 § är enligt utredningens förslag fraktförarens rättsliga ställning vid inrikes befordran utan fraktsedel inte alldeles densamma som då fraktsedel upprättats. I det förra fallet kan nämligen fraktföraren under vissa omständigheter bli befriad från den skyldighet han eljest har att undersöka det gods han mottager till befordran. För att de lättnader för fraktföraren, vilka i detta fall ansetts vara motiverade av omständigheterna, inte skall bli illusoriska, måste självfallet avsändaren betagas möjligheten att ändra fraktförarens rättsställning genom att påtvinga honom fraktsedel. Utredningen har med tanke på detta och jämförbara fall föreslagit den ytterligare inskränkningen i parts rätt att kräva upprättande av fraktsedel, att rätten inte kan göras gällande mot andra partens bestridande, om upprättandet av fraktsedeln skulle medföra beaktansvärd olägenhet för denne.

Att fraktsedel inte upprättas innebär i övrigt från avsändarens synpunkt främst att han på annat sätt måste säkra eventuellt erforderlig bevisning om att han överlämnat visst gods till fraktföraren. Bland övriga verkningar av underlåtenhet att upprätta fraktsedel märks, att avsändaren går miste om möjligheten att – med förpliktande verkan gentemot fraktföraren – till mottagaren överlåta rätten att förfoga över godset under befordringen. En utförligare redovisning av fraktsedelns funktioner lämnas i den allmänna motiveringen under 3.3.2 samt i specialmotiveringen till 12 och 13 §§.

8 §

I CMR art. 5 föreskrivs att fraktsedeln skall upprättas i tre originalexemplar, vilka skall användas så, att det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra exemplaret åtföljer godset och det tredje exemplaret behålls av fraktföraren. Varje exemplar skall vara underskrivet av såväl avsändaren som fraktföraren.

Dessa bestämmelser skall självfallet alltid tillämpas vid internationell befordran. Däremot skulle det enligt utredningens mening innebära en onödig tunga att göra dem generellt tillämpliga också på inrikes befordran. I sådan befordran har det hittills inte varit brukligt att kräva avsändarens underskrift på fraktsedeln, och det finns knappast något skäl att frångå denna praxis. Vad beträffar antalet fraktsedelsexemplar och de olika exemplarens beteckningar och användning synes det vara till fördel att i första hand överlämna åt parterna att själva välja det system som bäst motsvarar deras särskilda önskemål och behov. Den enda av CMR:s ovannämnda regler som enligt utredningen bör gälla lika för internationell och inrikes befordran är således bestämmelsen att fraktsedeln alltid skall undertecknas av fraktföraren.

För så gott som alla fraktförare, liksom för större transportkunder, måste det emellertid vara ett väsentligt intresse att i all inrikes biltrafik kunna använda sig av ett och samma fraktsedelssystem. Det är givetvis en fördel om detta system i princip är detsamma som användes vid internationell befordran. Utredningen föreslår därför, att CMR:s regler om antalet fraktsedelsexemplar och dessas användning skall ha motsvarande tillämpning vid inrikes befordran, om någon av parterna begär det. Detta innebär med andra ord att ett fraktsedelssystem som i angivna hänseenden överensstämmer med CMR får ett slags laglig auktorisation, som gör att ingen part är berättigad att avvisa det som olämpligt. Bland fraktsedlar som i detta avseende är att anse som auktoriserade befinner sig enligt utredningens uppfattning den av Sveriges standardiseringskommission den 15 september 1968 fastställda standardfraktsedeln för bl. a. inrikes lastbilstransport och viss järnvägstransport. Det torde dock kunna övervägas att framdeles ändra beteckningarna (Blad A, Blad M, Blad T) på de tre originalexemplar som ingår i denna fraktsedel.

Som framhållits i den allmänna motive-

ringen (s. 35 ff) är fraktsedeln i första hand ett bevismedel. Enligt CMR har fraktsedeln emellertid också en annan funktion. Avsändarens möjlighet att utöva sin rätt att förfoga över godset under befordringen är nämligen beroende av att han företer avsändarexemplaret av fraktsedeln.[1] Detta tjänar således som legitimationspapper i avsändarens hand. Denna legitimationsverkan skall enligt utredningens förslag inte automatiskt tillkomma den inrikes bilfraktsedeln. Men om parterna är ense därom kan de utrusta fraktsedeln med sådan legitimationsverkan. Detta sker genom att fraktsedeln förses med påskriften "Inrikes-CMR". Vid befordran som sker med sådan fraktsedel skall samma regler tillämpas beträffande förfoganderätten över godset som gäller vid internationell befordran. Vidare skall uppgifterna i sådan fraktsedel om vad fraktföraren har att fordra på grund av fraktavtalet äga samma vitsord som vid internationell befordran.[2]

För att fraktsedel skall få förses med beteckningen "Inrikes-CMR" fordras att den upprättats enligt reglerna i paragrafens första stycke. Det är framför allt viktigt att inte fler än ett avsändarexemplar utfärdas, eftersom detta skulle kunna öppna möjlighet till obehöriga förfaranden med avseende på förfoganderätten.

Som nyss anförts skall varje fraktsedelsexemplar vara försett med fraktförarens underskrift. Vid internationell befordran krävs också avsändarens underskrift. Om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas tillåter det, får man emellertid enligt CMR anbringa underskrifterna med tryck eller i stället för underskrift använda stämpel. Beträffande internationell fraktsedel som upprättas i Sverige fastslås i 3 § av gällande CMR-lag, att dessa förfaringssätt är tillåtna. Detsamma bör uppenbarligen gälla inrikes fraktsedel.

Om en handling, vilken åberopas som fraktsedel, saknar vederbörlig underskrift, kan den givetvis inte tillerkännas den särskilda bevisverkan som tillkommer fraktsedel. Detta hindrar dock inte att handlingen inom ramen för en fri bevisprövning kan tillmätas värde som bevis. Detta förhållande i förening med det faktum, att inrikes fraktsedel, utom vid lokal gränstrafik, knappast någonsin torde upprättas utomlands, synes göra att man inte behöver ha några betänkligheter mot att den av utredningen föreslagna formuleringen av paragrafens fjärde stycke i och för sig lämnar åt utländsk rätt att bestämma huruvida giltig underskrift finns på fraktsedeln.

Som regel torde endast en fraktsedel utfärdas för allt gods som vid ett och samma tillfälle överlämnas till befordran till samme mottagare. Ibland kan emellertid avsändaren eller fraktföraren ha intresse av att skilda fraktsedlar utfärdas för skilda delar av sändningen. Enligt CMR kan därför envar av parterna fordra, att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti. Dessa bestämmelser bör enligt utredningens uppfattning göras tillämpliga också på inrikes befordran.

Fraktsedels innehåll

9 §

I CMR art. 6 anges vilka uppgifter fraktsedeln skall innehålla. Denna uppräkning innehåller ett tämligen stort antal uppgifter, av vilka inte alla synes vara oundgängligen nödvändiga för att fraktsedeln skall fungera tillfredsställande.[1] I vart fall måste CMR:s reglering av fraktsedelns innehåll anses vara alltför omständlig för att utan vidare kunna göras tillämplig på inrikes befordran.

Utredningen föreslår därför i denna paragraf särskilda regler om vilka uppgifter inrikes fraktsedel skall innehålla. Vid utformningen av dessa regler har utredningen strävat efter att begränsa fraktsedelns innehåll till vad som nödvändigtvis fordras för att den skall kunna fylla de funktioner, vilka

[1] Att förfoganderätten i vissa fall i stället tillkommer mottagaren framgår av 17 § tredje stycket.

[2] Om fraktsedelns roll vid förfogande över godset under befordringen, se bl. a. s. 36 f o. 75 ff.

[1] Jfr t. ex. de summariska bestämmelserna om flygfraktsedelns innehåll i luftfartslagen 9 kap. 8 §.

avses tillkomma den enligt lagförslaget. Resultatet har blivit en reglering som nära överensstämmer med den som enligt 32 § järnvägstrafikstadgan gäller för inrikes järnvägsbefordran. Den inrikes vägfraktsedeln skall således enligt förslaget alltid innehålla uppgift om avsändarens och mottagarens namn och adress samt om bestämmelseorten. Fraktförarens namn skall framgå av den underskrift han enligt 8 § är skyldig att teckna på fraktsedeln. Fraktsedeln skall vidare innehålla beskrivning av godset, som regel med angivande av antalet kollin och deras särskilda märken och nummer. Dessutom skall i fraktsedeln anges ort och dag för godsets mottagande till befordran. Denna föreskrift, som är nödvändig bl. a. för beräkning av leveransfrist och preskriptionsfrist i vissa fall, har ingen direkt motsvarighet i 32 § järnvägstrafikstadgan, men förslaget överensstämmer härvidlag såtillvida med järnvägstrafikstadgan som denna i 33 § föreskriver att järnvägen genom stämpling eller på annat lämpligt sätt i fraktsedeln skall erkänna mottagandet av godset till befordran med angivande av dagen därför.

Också när det gäller "Inrikes-CMR"-fraktsedeln anser utredningen det nu redovisade innehållet i princip vara tillfyllest. Eftersom mottagaren, när sådan fraktsedel utfärdats, under vissa omständigheter kan avkrävas betalning för godset innan detta kommit fram till bestämmelseorten, synes det emellertid vara skäligt att han samtidigt med kravet på betalning för varan får visshet om vilka krav fraktföraren kommer att framställa i samband med att godset utlämnas. Utredningen har därför – trots att motsvarande bestämmelse inte finns i fråga om järnvägsfraktsedeln eller flygfraktsedeln – föreslagit att belopp som mottagaren skall betala alltid skall anges när det gäller "Inrikes-CMR"-fraktsedeln.

Självfallet kan endera parten ha ett berättigat intresse av att ytterligare uppgifter intages i fraktsedeln. Mot att i obegränsad omfattning tillmötesgå ena partens önskemål i detta avseende talar emellertid intresset av att fraktsedlarna, när det gäller ordinära transporter, inte förvandlas från lättöverskådliga handlingar i standardutförande till svårforcerade dokument med omfattande och skiftande innehåll. En rimlig avvägning härvidlag synes utredningen vara att den part som i fraktsedeln vill ta in andra uppgifter än som avses i paragrafens första stycke skall vara berättigad härtill i samma utsträckning som enligt CMR. Däremot skall inte fraktsedeln kunna belastas med ytterligare uppgifter, om inte båda parter är överens därom.

I enlighet härmed har i paragrafens tredje stycke stadgats, att också annan uppgift som avses i 10 § första stycket a)–j) eller andra stycket skall tas in i fraktsedeln, om avsändaren eller fraktföraren begär det. Uppgift under j) torde kunna bli aktuell endast i den mån lokal gränstrafik med tillämpning av 1 § andra stycket förklaras vara likställd med inrikes befordran. Andra uppgifter än de nu nämnda får tas in i fraktsedeln endast i den utsträckning båda parter anser det påkallat.

Som framhållits tidigare är de uppgifter som anges i paragrafens första stycke sådana som utredningen bedömt vara nödvändiga för att fraktsedeln skall kunna fylla sina tilltänkta funktioner. Dessa uppgifter kan således med viss rätt betecknas som obligatoriska. Man måste emellertid fråga sig vilken verkan det har att sådan obligatorisk fraktsedelsuppgift utelämnats. Svaret är enligt utredningens mening, att frånvaron av dylik uppgift inte i och för sig berövar handlingen dess karaktär av fraktsedel. Den särskilda bevisverkan som fraktsedeln enligt lagförslaget har t. ex. beträffande godsets mängd och synliga tillstånd går således inte förlorad genom att fraktsedelns innehåll i andra avseenden är ofullständigt.

En mottagare, som fått mottaga endast två kollin ehuru i fraktsedeln angivits att tre kollin överlämnats till befordran, har alltså förebragt ett i och för sig tillräckligt bevis om han åberopar fraktsedeln, även om denna saknar uppgift om avsändarens namn och adress eller om ort och dag för godsets mottagande till befordran. En ovillkorlig förutsättning för att en handling skall kunna betraktas som en fraktsedel är emellertid, att

den är försedd med fraktförarens underskrift.

10 §

Denna paragraf, som endast gäller internationell befordran, upptar de uppgifter som fraktsedel skall innehålla vid sådan befordran. Paragrafen motsvarar CMR art. 6 samt 7 och 8 §§ i utredningens tidigare förslag. Under remissbehandlingen av förslaget föranledde dessa paragrafer inte några uttalanden.

Den föreslagna lagtexten innehåller dock en avvikelse från konventionens ordalydelse. Enligt lagtexten får nämligen den i första stycket under k) angivna s. k. paramountklausulen som tillämpligt regelsystem ange – förutom konventionen som sådan – även "lag som överensstämmer med konventionen". Sistnämnda passus återfinns inte i konventionstexten. Paramountklausulens uppgift är egentligen att förmå domstolarna i icke-konventionsstater att tillämpa konventionen såsom av parterna själva utpekad rättsordning. Om klausulen innehåller hänvisning enbart till viss konventionsstats lag, torde detta på motsvarande sätt böra leda till att också domstolarna i konventionsstaterna tillämpar den angivna statens lag i den mån domstolslandets internationellt-privaträttsliga reglering tillåter detta. I de stater, där konventionen i oförändrad form upptagits i rättsordningen (se s. 43), torde det emellertid inte bli aktuellt att tillämpa främmande stats särskilda CMR-lagstiftning. Görs enligt denna paragraf första stycket k) hänvisning till svensk lag, torde några verkningar härav kunna påräknas endast i den mån talan anhängiggörs inom Norden eller i icke-konventionsstat.

Ansvarighet för fraktsedels innehåll

11 §

I CMR art. 7 lämnas regler om ansvarigheten för fraktsedelns innehåll. Enligt dessa ankommer det beträffande de flesta uppgifterna i fraktsedeln på avsändaren att tillse att uppgifterna är riktiga. Undantag gäller – frånsett paramountklausulen i första stycket under k) – endast för uppgift om ort och dag för fraktsedelns utfärdande, om fraktförarens namn och adress och om kostnader hänförliga till befordringen samt för sådan i konventionstexten inte särskilt nämnd uppgift, som inte lämnats av avsändaren. Har uppgift som avsändaren enligt det sagda svarar för blivit oriktig eller ofullständig och har detta lett till kostnad eller skada för fraktföraren, är avsändaren skyldig att ersätta denne för kostnaden eller skadan. Denna ersättningsskyldighet föreligger oberoende av om avsändaren förfarit oaktsamt eller ej när han lämnade den oriktiga eller ofullständiga uppgiften.

Vid de nordiska överläggningarna har det ingående diskuterats, huruvida det också vid inrikes befordran kan anses befogat att ålägga avsändaren ett objektivt ansvar för de fraktsedelsuppgifter han lämnat. Det har därvid framhållits, att avsändaren i detta avseende bleve underkastad ett strängare ansvar än som följde av allmänna rättsregler. Å andra sidan har intresset av överensstämmelse mellan reglerna för internationell befordran och inrikes befordran betonats, varvid man framhållit att frågan vilket ansvar som här borde tillämpas säkerligen har en ganska begränsad betydelse i praktiken. Såvitt angår svenska förhållanden har det påpekats, att objektivt ansvar i detta sammanhang accepterats i såväl lagstiftning som praxis och också förordats av företrädare för både varuhavare och fraktförare.[1] Enighet har nåtts om att föreslå att samma ansvarsgrundval som gäller enligt CMR också skall gälla vid inrikes befordran.

Inte heller vad beträffar frågan vilka fraktsedelsuppgifter som bör omfattas av avsändarens ansvarighet vid inrikes befordran finns det enligt utredningens mening anledning att avvika från CMR:s system. Av de i

[1] Jfr luftfartslagen 9 kap. 10 § och järnvägstrafikstadgan 73 § samt de ledande biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser.

9 § första stycket uppräknade uppgifterna i inrikes fraktsedel bör avsändaren således anses vara ansvarig för samtliga men däremot ej för uppgifter om kostnader som mottagaren skall betala. Detta torde i stort sett stämma överens med rådande bruk. Vad beträffar dagen för godsets mottagande till befordran torde det dock för närvarande knappast anses vara avsändarens sak att förse fraktsedeln med uppgift härom. Så t. ex. innehåller det förutnämnda, av Sveriges standardiseringskommission utarbetade fraktsedelsformuläret, i vilket avsändarens uppgifter skall skrivas i fält med brunt tryck och fraktförarens i fält med grönt tryck, inte något utrymme för denna uppgift inom det bruna fältet. Att beträffande denna detalj avvika från CMR:s mönster torde emellertid knappast vara motiverat.

För de icke obligatoriska uppgifter som tas in i fraktsedeln bär avsändaren enligt förslaget likaledes ansvaret, dock endast i den utsträckning de härrör från honom. Förutom för de uppgifter som avsändaren lämnar vid fraktsedelns upprättande svarar han självfallet för vad han senare låter införa i fraktsedeln, t. ex. i samband med att han utövar sin rätt att förfoga över godset under befordringen.

I överensstämmelse med den i SFS 1969:91 intagna svenska översättningen av konventionstexten har i lagförslaget angivits att ansvarigheten omfattar "oriktighet eller ofullständighet" (inaccuracy or inadequacy) hos de nämnda uppgifterna. De valda uttrycken bör dock inte tolkas alldeles efter bokstaven. Förutom för oriktighet och ofullständighet i egentlig mening bör avsändaren anses svara för bl. a. otydlighet till följd av slarvig utskrift av uppgiften eller genom att fraktsedeln smutsats ner eller på annat sätt behandlats olämpligt innan den avlämnats till fraktföraren. Man bör ej heller tolka stadgandet bokstavligt på det sättet att man säger sig, att avsändaren visserligen är ansvarig för ofullständighet hos uppgift som han lämnat men däremot inte bär ansvaret för kostnad eller skada till följd av att viss uppgift helt och hållet utelämnats. Beträffande sistnämnda fall kan väl hävdas att fraktföraren, även om han inte kan vara skyldig att pröva alla fraktsedelsuppgifters riktighet och fullständighet, dock borde kontrollera att inte vissa särskilt väsentliga uppgifter saknas. Det måste dock i första hand ankomma på avsändaren att bära följderna av att sådana uppgifter saknas.

Självfallet måste det föreligga kausalsamband mellan bristen på adekvata upplysningar i fraktsedeln och den uppkomna kostnaden eller skadan. Står upplysningar om fraktavtalets innehåll ändå fraktföraren till buds, såsom då detta fastslagits vid muntlig överenskommelse eller i annan skriftlig handling än fraktsedel, kan det tänkas bli utan betydelse att de upplysningar fraktsedeln lämnar är bristfälliga.

Paragrafens andra stycke, vilket motsvarar andra stycket av art. 7, tar sikte på det i praktiken vanliga fallet att själva utskrivandet av fraktsedeln verkställs av fraktföraren eller hans folk. Att så sker skall emellertid inte innebära att avsändaren befrias från sitt ansvar enligt föregående stycke, givetvis under förutsättning att det varit på avsändarens uttryckliga eller underförstådda begäran som man förfarit så. Den som i sådant fall för in de ifrågavarande uppgifterna i fraktsedeln skall, om annat inte visas, anses ha handlat för avsändarens räkning. Detta innebär att avsändaren gentemot fraktföraren är ansvarig för uppgifterna, även om dessa införts av någon av fraktförarens anställda och denne av vårdslöshet utformat uppgifterna felaktigt. Däremot kan avsändaren självfallet i sin tur rikta krav mot den anställde i enlighet med de allmänna skadeståndsregler som gäller i svensk rätt eller, vid internationell befordran, den nationella rätt som eljest kan vara tillämplig.

Tredje stycket av paragrafen gäller endast internationell befordran. Det behandlar ansvaret för att den i 10 § första stycket under k) nämnda paramountklausulen blir införd i fraktsedeln. Ändamålet med denna klausul är, som tidigare nämnts, att förmå domstolarna i icke-konventionsstater att tillämpa konventionen såsom av parterna själva an-

visad rättsordning. Ansvaret för att klausulen blir intagen i fraktsedeln vilar på fraktföraren. Utelämnas klausulen, kan fraktföraren bli skyldig att ersätta varuhavaren för kostnad och skada som åsamkas denne genom att andra regler än konventionens läggs till grund för rättsliga avgöranden rörande befordringen. Det måste emellertid vara klarlagt att det är just frånvaron av klausulen som föranlett att konventionsbestämmelserna inte blivit tillämpade.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

12 §

Enligt CMR art. 8 skall fraktförare, när han tar emot godset, undersöka riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kollin samt om dessas märken och nummer. Den undersökningsskyldighet som härigenom lagts på fraktföraren utgör grundvalen för den i 13 § andra stycket återgivna bevisregeln, att fraktsedelns uppgifter i dessa avseenden normalt skall tillerkännas vitsord. För att en presumtionsregel av detta slag i längden skall kunna fungera förutsättes emellertid att den i det alldeles övervägande antalet fall leder till materiellt riktiga resultat. En ordning, som innebär att fraktförarna regelmässigt kontrollerar de uppgifter som är i fråga, är självfallet ägnad att främja detta.

En undantagslös skyldighet för fraktföraren att kontrollera ifrågavarande fraktsedelsuppgifter skulle emellertid i vissa fall innebära, att en alltför tung börda skulle komma att läggas på honom. Denna undersökningsplikt är därför enligt konventionen modifierad på så sätt att den inte skall drivas längre än som motsvarar vad fraktföraren kan utföra med ett rimligt uppbåd av resurser. Finner fraktföraren att en kontroll av nämnda uppgifter skulle bli för betungande för honom, är han emellertid skyldig att ge detta tillkänna genom att införa förbehåll därom i fraktsedeln tillsammans med en kort motivering för förbehållet. Sådant förbehåll har i princip den verkan, att någon presumtion för de avsedda fraktsedelsuppgifternas riktighet inte uppkommer. Om avsändaren underlåtit att i fraktsedeln ta in uppgifter om kollinas antal, märken och nummer kan fraktföraren låta bero vid detta. Det torde emellertid oftast vara fördelaktigast för honom själv att tillse, att fraktsedeln kompletteras på denna punkt.

Det finns enligt utredningens mening ingen anledning att för inrikestrafikens del frångå den reglering som i enlighet med det sagda gäller för internationell befordran. Om avsändaren vid inrikes befordran, för vilken fraktsedel användes, i denna för in uppgifter om antalet kollin och dessas märken och nummer, bör således fraktföraren i princip vara skyldig att kontrollera uppgifterna och därigenom ge dem en sådan grad av trovärdighet, att fraktsedelns vittnesbörd generellt sett kan uppfattas som materiellt tillfredsställande. Någon skyldighet för fraktföraren att på annat sätt medverka till säkerställande av bevisning rörande antalet kollin och dessas märken och nummer anser utredningen inte komma i fråga. När inrikes befordran sker utan fraktsedel får det således ankomma på avsändaren ensam att med andra medel säkra den bevisning som kan bli erforderlig i fråga om vilket gods som överlämnats till fraktföraren.

I enlighet med vad som nu anförts har i första stycket av förevarande paragraf tagits upp gemensamma regler för internationell och inrikes befordran vad beträffar fraktsedelsuppgifter om antalet kollin och dessas märken och nummer. I huvudsak är stadgandet utformat i överensstämmelse med konventionstexten. Denna nämner emellertid som anledning för fraktföraren att ta förbehåll endast att fraktföraren inte med skäliga medel kan åstadkomma undersökningen i fråga. Det synes dock vara uppenbart, att fraktföraren måste vara berättigad att ta förbehåll också i fall han verkställt undersökning och funnit uppgifterna felaktiga. Detta fall har ansetts böra nämnas uttryckligen i lagtexten.

Den undersökning som fraktföraren enligt konventionen har att göra när han tar emot godset omfattar inte bara kontroll av de nu

behandlade fraktsedelsuppgifterna utan också viss granskning av godset och dess förpackning. Granskningen har till ändamål att fastställa godsets och förpackningens "synliga tillstånd" eller med andra ord att klargöra, om godset eller förpackningen företer någon skada som är iakttagbar vid en utvändig undersökning av inte alltför ingående karaktär. Också i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd bildar undersökningsplikten grundval för en bevispresumtion, nämligen den att godset och förpackningen skall anses ha varit i gott synligt tillstånd när fraktföraren tog emot godset, om han inte reagerade genom att göra förbehåll. Frånvaron av förbehåll medför således att man skall presumera, att godset och förpackningen vid den tidpunkt, då godset överlämnades till fraktföraren, var utan sådana skador som någorlunda lätt hade kunnat iakttas vid en yttre besiktning eller som hade gett sig tillkänna genom lukt eller ljud.

Enligt konventionen kan den nämnda bevispresumtionens inträde förhindras bara genom att fraktföraren för in motiverat förbehåll i fraktsedeln, dvs. genom en kortfattad anteckning anger i vilket konkret avseende godsets eller förpackningens synliga tillstånd inte är gott. När det gäller sådan inrikes befordran, som sker med användande av fraktsedel, saknas enligt utredningens mening anledning att avvika från konventionens ordning. Det finns inte heller anledning att beträffande dessa inrikestransporter ställa upp andra regler för omfattningen av fraktförarens plikt att undersöka godset och förpackningen än vad konventionen innehåller.

Däremot kan konventionens hithörande regler självfallet inte utan vidare göras tillämpliga på inrikestransporter utan fraktsedel. Också i fråga om dessa transporter är det emellertid angeläget att bevisläget fixeras beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd vid den tidpunkt då fraktföraren tog emot godset. Det synes utredningen rimligt, att fraktföraren även i dessa fall i allmänhet bör ha skyldighet att vid mottagandet av godset undersöka dettas och förpackningens synliga tillstånd och att denna undersökningsskyldighet får bilda grundval för presumtionen att godset och förpackningen var i gott synligt tillstånd, om inte fraktföraren i samband med mottagandet av godset gjort gällande något annat.

I enlighet härmed föreslår utredningen, att skyldighet för fraktföraren att i samband med mottagandet av godset undersöka dettas och förpackningens synliga tillstånd skall föreligga också vid sådan inrikes befordran som utförs utan fraktsedel. Undantagslöst torde denna regel emellertid inte kunna tillämpas. I åtskilliga fall kan nämligen omständigheterna vid fraktförarens mottagande av godset vara sådana, att ingen undersökning eller endast en mycket flyktig undersökning kan äga rum. Som exempel må nämnas att gods överlämnas till befordran med en buss i linjetrafik, medan bussen gör ett kort uppehåll på en hållplats. Andra fall, då en normal undersökningsskyldighet inte kan åläggas fraktföraren, är då godset enligt avtalet lastas av avsändaren ensam eller då godsets tillstånd i mycket hög grad avviker från "gott synligt tillstånd", t. ex. när befordringen gäller en svårt kollisionsskadad bil. I sådana och liknande situationer skall fraktförarens undersökningsplikt, alltefter omständigheterna i det särskilda fallet, enligt vad utredningen föreslår mildras eller bortfalla.

Det kan självfallet sägas att frågan huruvida omständigheterna är sådana, att fraktförarens undersökningsplikt inte bör bedömas efter huvudregeln, är någonting som i och för sig är alldeles oberoende av det faktum att fraktsedel användes eller inte användes. Under de nordiska överläggningarna har det också ingående diskuterats huruvida undantag från undersökningsplikten borde kunna komma i fråga även när det gäller inrikes befordran, för vilken fraktsedel användes. Man har emellertid sagt sig, att befordringar som sker med användande av fraktsedel typiskt sett försiggår efter fasta rutiner som på det hela taget säkrar möjligheten för fraktförarna att utöva sin under-

sökningsplikt. Det har också varit ett önskemål att sätta åtminstone en bestämd yttersta gräns för undantagsbestämmelsernas tillämpningsområde. Detta har väckt så mycket mindre betänkligheter som fraktförare, vilken på objektivt godtagbara grunder anser sig böra undgå undersökningsplikten och dess konsekvenser i bevishänseende, enligt 7 § andra stycket är berättigad att vägra att ta emot fraktsedel.

Utom i de fall, då någon undersökningsplikt enligt det nyss sagda inte föreligger, skall således fraktföraren undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han tar emot godset. Tar han emot godset utan invändningar, skall denna omständighet, som sagt, anses utgöra ett förstahandsbevis för att godset och förpackningen vid mottagandet var fritt från sådana skador eller bristfälligheter som borde ha upptäckts vid vederbörlig undersökning. Visar undersökningen att det finns sådan skada eller bristfällighet hos godset eller dess förpackning, bör fraktföraren ge detta tillkänna för avsändaren. När fraktsedel användes kan som nämnts sådant tillkännagivande ges endast i form av anteckning på fraktsedeln.

När det gäller inrikes befordran utan fraktsedel måste självfallet tillkännagivandet lämnas på annat sätt. Utredningen har övervägt att också för detta fall föreskriva skriftlig form men har slutligen stannat för att inte uppställa något särskilt formkrav. Det bör emellertid understrykas att ett förbehåll är förfelat, om inte dess existens och innehåll kan bevisas på ett enkelt sätt.

I tredje stycket regleras förbehållets verkan gentemot avsändaren. Som tidigare nämnts medför den omständigheten, att fraktföraren tagit emot godset utan att göra förbehåll, att godset och förpackningen skall presumeras ha varit i gott synligt tillstånd. Denna presumtion kullkastas av förbehållet. Därutöver får förbehållet, i synnerhet om det är noggrant motiverat, antagas ha en viss positiv bevisverkan. Förekomsten av förbehåll betager emellertid inte avsändaren möjligheten att å sin sida föra bevisning om godsets tillstånd. Han kan, exempelvis genom vittnen, visa att godset och förpackningen var i oklanderligt skick, när godset överlämnades till fraktföraren. Denna möjlighet bortfaller emellertid, om avsändaren uttryckligen godkänt förbehållet. I sådant fall bör avsändaren tillåtas förebringa bevisning om godsets tillstånd endast om han kan visa, att hans godkännande tillkommit under sådana omständigheter att det inte kan anses utgöra en giltig viljeförklaring.

Beträffande formen för sådant godkännande gäller enligt konventionen att godkännandet för att bli bindande för avsändaren skall göras skriftligen på fraktsedeln. Samma regel har utredningen föreslagit för sådan inrikes befordran, vid vilken fraktsedel användes.

Godkännandet innebär, som nämnts, i princip att avsändaren frånsäger sig rätten att föra bevisning rörande det sakförhållande som anges i förbehållet. Detta kan självfallet någon gång leda till att som grund för ett domstolsavgörande måste läggas ett antagande som mer eller mindre uppenbart strider mot de verkliga förhållandena. Risken härför torde emellertid vara tämligen obetydlig, om man för godkännandet kräver viss form, vars iakttagande tvingar till någon eftertanke rörande godkännandets rättsliga innebörd. När det gäller godkännanden som kommer till stånd i mera lättvindiga former, t. ex. genom muntliga uttalanden, är det däremot mera tveksamt om de kan förutsättas återspegla de faktiska omständigheterna på ett korrekt sätt. Emellertid skulle det enligt utredningens mening te sig onaturligt att föreskriva skriftlig form för godkännande av förbehåll när det gäller befordran, för vilken skriftliga handlingar inte i övrigt användes. Utredningen har därför föreslagit regeln att avsändarens godkännande av förbehåll, som fraktföraren tagit vid inrikes befordran utan fraktsedel, inte kräver viss form. Det måste dock ha karaktären av ett otvetydigt tillkännagivande. Det bör emellertid framhållas, att det kan bli av ringa värde för fraktföraren att avkräva avsändaren godkännande av ett gjort förbehåll, om inte fraktföraren på ett enkelt sätt kan bevisa att godkännandet lämnats.

Paragrafens sista stycke återger bestämmelserna i CMR art. 8 tredje stycket. Genom dessa ålägges fraktföraren skyldighet att på avsändarens begäran undersöka godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt vad kollina innehåller. För kostnaderna för sådan undersökning äger fraktföraren erhålla ersättning. Resultatet av undersökningen skall antecknas på fraktsedeln.

Genom att på detta sätt låta fraktföraren föra in uppgifter eller bestyrka redan befintliga uppgifter om godsets vikt, mängd och art i fraktsedeln, kan avsändaren skaffa sig bevis också i dessa hänseenden. Detta är emellertid ingalunda det enda sättet för avsändaren att säkra bevisning om dessa förhållanden. Det står honom fritt att med vilka bevismedel som helst söka styrka riktigheten av de uppgifter han lämnat i fraktsedeln på dessa punkter. Ensamma utgör emellertid dessa av fraktföraren inte kontrollerade fraktsedelsuppgifter inte tillräckligt bevis gentemot fraktföraren.

Om fraktföraren enligt vad nu sagts t. ex. angivit godsets bruttovikt och det inte styrkes att angivelsen är felaktig, har man att lägga den angivna vikten till grund såvitt gäller tillämpningen av själva fraktavtalet. Inom ramen för fraktavtalet kan således fraktföraren ha att bära följderna av felaktig viktsangivelse. En sådan kan emellertid ha konsekvenser långt utanför fraktavtalet, t. ex. om godset sålts på villkor att köpeskillingen skall beräknas efter visst pris per kilogram av den av fraktföraren fastställda bruttovikten. Ett ersättningskrav som en skadelidande säljare eller köpare i en sådan situation riktar mot fraktföraren torde dock inte kunna stödjas på konventionens bestämmelser.

Som nämnts är fraktföraren berättigad till ersättning för kostnaderna för undersökningen. Det säger sig självt, att härunder faller allahanda utlägg som fraktföraren nödgas göra med anledning av undersökningen, t. ex. för anskaffande av ny förpackning till kolli, vars innehåll han skall undersöka. Konventionens lydelse torde emellertid inte utesluta, att fraktföraren också betingar sig skälig ersättning för arbete och tidsspillan som undersökningen innebär för honom.

Vad beträffar inrikes bilbefordran synes det för närvarande inte förekomma i någon större utsträckning, att avsändaren begär vägning av godset eller undersökning av innehållet i kollina. Det finns dock enligt utredningens mening ingen anledning att begränsa förevarande reglers tillämplighet till internationell befordran.

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 §

I denna paragraf behandlas dels fraktsedelns bevisverkan, dels vissa bevisfrågor vid befordran utan fraktsedel.

Paragrafens första stycke motsvarar första stycket av konventionens art. 9, enligt vilket fraktsedeln, om inte annat styrkes, skall gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset. Dessa regler ges nu tillämpning också på inrikes befordran. De återges i förslaget, liksom i de danska och norska lagarna, i en något förkortad form. Det har nämligen ansetts onödigt att särskilt framhålla att fraktsedeln utgör bevis för att fraktavtal slutits. Att så är fallet torde med tillräcklig tydlighet framgå av beskrivningen av fraktsedeln som bevis om avtalsvillkoren.

Fraktsedelns förnämsta uppgift är just att tjäna som bevismedel. Ofta kommer fraktavtal till stånd utan att ha föregåtts av några egentliga förhandlingar, och viljeförklaringar från avsändarens sida bringas därvid till fraktförarens kännedom enbart genom fraktsedeln. Självfallet blir fraktsedeln i sådana fall av utslagsgivande betydelse, när det gäller att fastställa avtalets innehåll. Parterna är givetvis ändå bundna av de avtalsvillkor, som de kan ha avtalat utan att återge i fraktsedeln. I andra fall åter kan tillvägagångssättet vid fraktavtalets tillkomst vara det som konventionen förutsätter, nämligen att parterna först överenskommit om avtalsvillkoren och sedan "bekräftat" dessa genom att ange dem i fraktsedel. I dessa fall

föreligger uppenbarligen risken att de redan överenskomna avtalsvillkoren inte korrekt återgivits i fraktsedeln. Fraktsedeln har därför endast utrustats med en begränsad bevisverkan, som består däri att vad fraktsedeln utvisar i förevarande hänseenden skall hållas för riktigt, så länge annat inte bevisats. Part som åberopar fraktsedelns innehåll till stöd för visst påstående kan således därigenom vältra över bevisbördan på motparten men får trots allt räkna med att presumtionen för riktigheten av fraktsedelns innehåll kan kullkastas genom annan bevisning.

I enlighet med konventionens ordalydelse anges i första stycket, att fraktsedeln gäller som bevis för fraktförarens "mottagande av godset". Detta innebär emellertid inte, att alla fraktsedelns uppgifter om vilket gods som mottagits skall presumeras vara riktiga. Att fraktsedelns uppgifter om bl. a. godsets vikt och kollinas innehåll inte utan vidare skall tagas för goda har framhållits under föregående paragraf. När det gäller uppgifter om kollinas antal, märken och nummer har särskilda regler lämnats i andra stycket av förevarande paragraf.

Första punkten av detta stycke, vilken till innehållet överensstämmer med andra stycket av konventionens art. 9, föreslås bli tillämplig också på sådan inrikes befordran som sker med användande av fraktsedel. Bestämmelsen ger en uttrycklig reglering av fraktsedelns betydelse som bevis när det gäller att avgöra dels i vilket synligt tillstånd godset och dess förpackning befann sig när det överlämnades till fraktföraren, dels hur många kollin som överlämnats och dels vilket genom märken och nummer individualiserat gods det rört sig om.

Enligt 9 och 10 §§ krävs inte att avsändaren i fraktsedeln lämnar någon beskrivning av godsets och förpackningens synliga tillstånd, och någon sådan beskrivning brukar heller inte förekomma i praktiken. Frånvaron av särskild beskrivning av godsets och förpackningens synliga tillstånd ger automatiskt upphov till presumtionen, att godset och förpackningen var i gott synligt tillstånd när godset överlämnades till fraktföraren. Skulle fraktföraren finna att en sådan presumtion skulle strida mot de verkliga förhållandena, kan han förhindra dess uppkomst genom att i enlighet med 12 § andra stycket införa motiverat förbehåll. Underlåter han detta, uppkommer som sagt den nämnda presumtionen. Denna kan fraktföraren emellertid kullkasta om han, i stället för att göra förbehåll, säkrat bevisning om godsets och förpackningens synliga tillstånd t. ex. genom vittnens iakttagelser.

Om ett förbehåll exempelvis ger vid handen, att en kartong varit utsatt för väta innan den överlämnats till fraktföraren, och det sedermera visar sig att innehållet vid framkomsten är fuktskadat, innebär detta uppenbarligen en viss sannolikhet för antagandet att fuktskadan förelåg redan när godset överlämnades till fraktföraren. Som tidigare nämnts utgör emellertid förbehållet intet hinder för varuhavaren att med vittnen eller på annat sätt föra bevisning om godsets tillstånd vid den tidpunkt då det överlämnades till fraktföraren. Endast om avsändaren på sätt som anges i 12 § tredje stycket godkänt förbehållet bör dettas materiella riktighet anses så säkerställd, att någon ytterligare bevisning på denna punkt inte bör tillåtas. Detta förutsätter självfallet att inte godkännandet tillkommit under sådana omständigheter att det bör anses ogiltigt enligt allmänna regler om rättshandlingars ogiltighet.

När det gäller kollinas antal och, i förekommande fall, märken och nummer, framgår av 9 § första stycket d) och 10 § första stycket g) att uppgift därom skall intagas i fraktsedeln. Sådan uppgift presumeras överensstämma med de verkliga förhållandena, såvida inte motiverat förbehåll införts i fraktsedeln eller uppgiften blir vederlagd genom annan bevisning.

Som tidigare nämnts har fraktföraren enligt konventionen ingen skyldighet att tillse, att uppgifter om kollinas antal, märken och nummer inflyter i fraktsedeln. Har dessa uppgifter utelämnats, får det bli avsändarens sak att med andra bevismedel visa, vilket gods som överlämnats till frakt-

föraren. Motsvarande måste gälla när fraktsedel vid inrikes befordran över huvud taget inte upprättats.

Till skillnad från fraktförarens undersökningsplikt beträffande kollinas antal, märken och nummer är hans undersökningsplikt i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd inte knuten till viss fraktsedelsuppgift. Någon upplysning i sistnämnda hänseenden innehåller ju fraktsedeln som regel inte. Det är därför naturligt att presumtionsregeln om godsets och förpackningens synliga tillstånd får tillämpning också i fråga om sådan inrikes befordran som sker utan att fraktsedel användes. Självfallet måste emellertid regelns tillämpning begränsas så, att någon bevispresumtion inte uppkommer i fråga om förhållanden, som inte omfattas av fraktförarens undersökningsplikt. När undersökningsplikten enligt 12 § andra stycket andra punkten till följd av de föreliggande omständigheterna helt fallit bort, bör således någon presumtion angående godsets och förpackningens synliga tillstånd över huvud taget inte göras. På motsvarande sätt bör man, när enligt nyssnämnda lagrum endast en begränsad undersökningsplikt kan åläggas fraktföraren, inte presumera frånvaron av sådana brister hos godset eller förpackningen som inte gärna kunnat upptäckas utan en mera ingående undersökning än fraktföraren med hänsyn till de speciella omständigheterna hade skyldighet att utföra. Regler av detta innehåll lämnas i sista punkten i andra stycket av förevarande paragraf.

Bristfällig förpackning

14 §

Denna paragraf innehåller regler om ansvaret för skador som orsakas av att godsets förpackning är bristfällig. Paragrafen motsvarar CMR art. 10.

Bristfällighet i godsets förpackning är ägnad att medföra skador dels på själva godset, dels på fordon, lagerutrymmen, annat gods etc. Endast de senare typerna av skador avses i denna paragraf. När det gäller skador på det bristfälligt förpackade godset, följer av 26 och 27 §§ att varuhavaren själv får stå sin skada. Vad åter angår skada som drabbar fraktföraren antingen så, att den direkt träffar hans egendom, eller så, att den träffar gods som han omhänderhar för andra varuhavares räkning, och därmed ger upphov till ersättningsskyldighet för fraktföraren gentemot dessa, gäller enligt förevarande paragraf i princip att avsändaren är ersättningsskyldig. Avsändarens ansvar är enligt konventionen objektivt och kan således utkrävas oberoende av om han gjort sig skyldig till fel eller försummelse. Ansvaret vilar på avsändaren ensam och kan således inte göras gällande mot mottagare, även om denne inträtt i fraktavtalet.

Det kan synas som om konventionens regel om ett objektivt ansvar för avsändaren skulle innebära att denne får en mycket tung ansvarsbörda. Emellertid är avsändaransvaret modifierat i flera betydelsefulla hänseenden. För att ansvar över huvud taget skall inträda krävs att bristfälligheten förelåg redan när fraktföraren tog emot godset till befordran. Det måste ankomma på fraktföraren att visa, att bristfälligheten förelåg redan vid denna tidpunkt och således inte uppstått först därefter. Att fullgöra en sådan bevisning torde oftast vara mycket svårt.

Om det kan klarläggas att bristfälligheten förelåg redan när fraktföraren tog emot godset till befordran, kan avsändaren ändå undgå ansvar, nämligen om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, men denne underlät att göra förbehåll. Det måste emellertid i detta läge ankomma på avsändaren att visa, att bristfälligheten var synlig eller känd av fraktföraren.

I själva verket aktualiseras således avsändarens ansvarighet bara i de sannolikt rätt fåtaliga fall då förpackningen var behäftad med en latent bristfällighet när godset överlämnades till fraktföraren och denna bristfällighet sedan gav upphov till skada eller kostnad för åtgärd till förebyggande av skada. Att avsändaren skall svara för sådan skada eller kostnad synes naturligt, om han själv orsakat bristfälligheten eller känt till

eller bort känna till denna. Mindre motiverat kan det måhända synas vara att låta avsändaren bära ansvaret också för bristfällighet som han saknat varje möjlighet att inverka på, t. ex. ett dolt fabrikationsfel hos originalförpackningen till en vara som avsändaren köpt och låter fraktföraren forsla från säljarens lager. Vissa omständigheter talar för att det i sådana situationer skulle vara lämpligare att låta fraktföraren själv bära skadan. Fraktföraren kan nämligen genom kasko- eller ansvarsförsäkring skydda sig mot förlust. Däremot torde avsändaren i ett fall som detta, åtminstone för närvarande, sakna möjlighet att täcka sin ersättningsskyldighet med försäkring.

Under de nordiska förhandlingarna har det därför ingående diskuterats, huruvida man inte för inrikestrafikens del borde ha en annan lösning av ansvarsfrågan än den konventionen erbjuder. Mot en sådan särreglering har från svensk sida bl. a. framhållits, att det är angeläget att man så långt som möjligt söker få gemensamma regler för internationell och inrikes befordran, att betydande grupper av intressenter på den svenska vägfraktmarknaden uttalat sig för samma lösning som CMR innehåller och att motsvarande lösning tillämpas vid inrikes järnvägsbefordran utan att, såvitt känt, ge upphov till egentliga olägenheter.[1] Man har slutligen enats om att låta samma regler gälla för såväl internationell som inrikes befordran men sökt mildra eventuella otillfredsställande konsekvenser av dessa regler vid inrikes befordran genom att öppna möjligheter till jämkning av skadestånd som avsändaren ådrager sig enligt denna paragraf. Förutsättningarna för jämkning anges i 50 §.

Som framgått av det sagda får fraktföraren själv stå för skada och kostnad till följd av bristfällig förpackning, om bristfälligheten var synlig då han tog emot godset och han underlät att genom förbehåll påpeka bristfälligheten för avsändaren. Fraktföraren kan således sägas ha en speciell undersökningsskyldighet beträffande sådana brister i godsets förpackning som kan tänkas ge upphov till skador på annat än godset självt. För denna speciella undersökningsplikt gäller inte de inskränkningar, som enligt 12 § andra stycket andra punkten kan komma i fråga vid inrikes befordran utan fraktsedel beträffande den allmänna skyldigheten att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd. Även om omständigheterna inte medger en så noggrann undersökning, att den rimligen kan tjäna som grund för presumtionen att godset och dess förpackning var i gott synligt tillstånd, har fraktföraren således att kontrollera det mottagna godset så pass mycket att han kan upptäcka synlig bristfällighet i förpackningen av beskaffenhet att kunna vålla skada utåt.

Tidigare har nämnts att avsändarens ansvar enligt denna paragraf bl. a. gäller kostnader som fraktföraren haft för att förebygga att skada orsakas genom bristfällighet i godsets förpackning. En sådan tillämpning av paragrafen kan bli aktuell, om fraktföraren först efter det han mottagit godset men innan skada inträffat får kännedom om bristfälligheten. För denna situation finns i järnvägstrafikstadgan 72 § andra stycket en uttrycklig reglering, vilken innebär att avsändaren är fri från ansvar för skada som kunde ha undvikits genom åtgärd från järnvägens sida, om järnvägen efter det att godset mottagits till befordran insett eller bort inse den med bristfälligheten förenade faran men ej vidtagit sådan åtgärd för att avvärja faran eller begränsa skadan som skäligen ankommit på järnvägen. Motsvarande torde också utan uttryckligt stadgande få anses gälla vid tillämpningen av förevarande paragraf, något som torde följa av den allmänna skadeståndsrättsliga principen, att det åligger den skadelidande att vidtaga skäliga åtgärder till begränsande av skadan.

Farligt gods

15 §

Denna paragraf innehåller vissa särskilda bestämmelser om befordran av farligt gods.

[1] Se järnvägstrafikstadgan 72 §.

De föreslås bli tillämpliga på såväl inrikes som internationell befordran. I sak överensstämmer de med reglerna i CMR art. 22 men har fått en annan placering i lagförslaget än i konventionen. Reglerna om farligt gods återges i konventionen i kapitel IV, vilket behandlar fraktförarens ansvarighet. Från systematisk synpunkt är denna placering såtillvida berättigad, som reglerna om farligt gods uppställer vissa undantag från de allmänna reglerna om fraktförarens ansvarighet för mottaget gods. Emellertid synes det utredningen angeläget att lagrummet inpassas bland övriga bestämmelser på ett sådant sätt, att uppmärksamheten särskilt dras till föreskrifterna om vad som skall iakttagas i samband med att farligt gods överlämnas till fraktföraren. I utredningens förslag har därför dessa bestämmelser, liksom i de danska och norska lagarna, placerats i det avsnitt som behandlar parternas åligganden när godset överlämnas till befordran.

Enligt 10 § första stycket f) åligger det avsändaren vid internationell befordran att i fråga om gods av farlig beskaffenhet i fraktsedeln ange godsets allmänt vedertagna benämning. Någon motsvarande föreskrift finns inte beträffande inrikes befordran. I förevarande paragraf fastslås emellertid i första styckets första punkt, att avsändaren har en särskild upplysningsplikt när han överlämnar gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren. Upplysningsplikten omfattar underrättelse om vari faran består och, när förhållandena påkallar detta, om de försiktighetsmått som skall vidtagas.

Någon viss form har inte föreskrivits för de underrättelser som avsändaren har att lämna till fullgörande av sin upplysningsplikt. Ingenting hindrar således att erforderliga upplysningar lämnas muntligen. Skulle emellertid fraktföraren göra gällande att han inte fått vederbörliga upplysningar, ankommer det på varuhavaren att visa, att fraktföraren blivit tillfredsställande informerad om den föreliggande faran. I fråga om upplysning som intagits i fraktsedel gäller härvid att den, utan att ytterligare bevis behöver förebringas, skall anses ha bragts till fraktförarens kännedom.

Underlåtenhet att iaktta upplysningsplikten beträffande farligt gods kan medföra vittgående konsekvenser för såväl avsändaren som mottagaren. Fraktföraren är nämligen enligt andra stycket berättigad att vägra att fullgöra fraktavtalet, om det visar sig att han fått gods överlämnat till sig utan vetskap om dess farlighet. Han kan således när som helst och var som helst lossa godset utan att behöva lämna någon som helst ersättning för den skada som tillskyndas avsändaren eller mottagaren genom att avtalet inte fullgörs. Det är emellertid inte nog med att han blir befriad från att ta vidare befattning med godset, utan han kan också, utan att ådraga sig ersättningsskyldighet, vidtaga de åtgärder som behövs för att göra godset ofarligt, även om åtgärderna innebär, att godset minskar i värde eller helt och hållet förstörs. Avsändaren – men inte mottagaren – kan dessutom göras ansvarig för all skada eller kostnad som uppkommit till följd av att det farliga godset överlämnats till fraktföraren.

För att undvika alla missförstånd är det måhända på sin plats att påpeka, att fraktförare som enligt andra stycket lossar, förstör eller oskadliggör godset blir befriad från ersättningsskyldighet endast i förhållande till varuhavaren. Skulle fraktförarens åtgärder medföra skada för tredje man, kan fraktföraren inte åberopa detta stadgande som grund för befrielse från skadestånd. Inte heller berättigar detta stadgande fraktföraren att åsidosätta offentligrättsliga bestämmelser om handhavandet av farligt gods.

I konventionstexten anges möjligheterna att lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan att den inbördes ordning, i vilken de olika sanktionerna kan komma i fråga, närmare beröres. En ren bokstavstolkning av konventionen skulle således ge till resultat att fraktföraren finge anses ha fritt val mellan de olika handlingsmöjligheterna. De nordiska kommittéerna har emellertid varit eniga om att konventionen måste tolkas så, att fraktföraren inte är berättigad att vidtaga mera drastiska åtgärder än som i den

föreliggande situationen synes honom påkallade för att avvärja faran. För att varje tveksamhet på denna punkt skall undvikas har den av utredningen föreslagna lagtexten utformats så, att den nämnda begränsningen av fraktförarens handlingsmöjligheter kommer till klart uttryck.

Lagförslaget tar inte närmare ställning till frågan vilka egenskaper godset skall ha för att det skall betraktas som farligt gods enligt denna paragraf. Självfallet skall som farligt gods räknas sådana varor som avses exempelvis i förordningen om explosiva varor (SFS 1949:341), förordningen om brandfarliga varor (SFS 1961:568) eller giftförordningen (SFS 1962:702). En utförligare reglering av vägtransport av farligt gods har förberetts av utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m. i anslutning till en europeisk överenskommelse i ämnet (ADR).[1] Den omständigheten att befordran av visst slags gods inte regleras genom särskilda säkerhetsföreskrifter utesluter emellertid inte, att godset kan vara att anse som farligt enligt denna paragraf.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 §

Denna paragraf, som motsvarar CMR art. 11, behandlar avsändarens och fraktförarens ansvar för att sådana villkor blir uppfyllda som enligt särskilda offentligrättsliga regler gäller för godsets befordran. Av dessa offentligrättsliga regler spelar tullbestämmelserna den största rollen. Paragrafen får därför sin huvudsakliga betydelse i fråga om internationell befordran. Det är emellertid ingalunda uteslutet att paragrafen kan få användning också beträffande inrikes befordran. Som exempel kan nämnas att särskilt tillstånd kan krävas för befordran av levande djur från visst område under en epizooti.[1] Också vid befordran som enligt lagen är att anse som inrikes befordran kan för övrigt gränspassage förekomma. Så kan bli fallet då förordnande enligt 1 § andra stycket meddelats i fråga om lokal gränstrafik eller då befordringsvägen, trots att både avsändningsorten och bestämmelseorten ligger i Sverige, delvis går utomlands.

I den mån någon föreskrift av angivet slag gäller beträffande godset, ankommer det självfallet på avsändaren att ge fraktföraren de upplysningar, denne behöver ha, och tillhandahålla de handlingar, som krävs för myndighetens handläggning av frågan. Detta slås fast i paragrafens första stycke. Beträffande skriftliga handlingar föreskriver konventionen, att de antingen skall fogas till fraktsedeln eller ställas till fraktförarens förfogande på annat sätt. I lagförslaget har dessa båda möjligheter sammanfattats i uttrycket att handlingarna skall ställas till fraktförarens förfogande. Att handlingarna skall ställas till fraktförarens förfogande innebär inte nödvändigtvis att de skall överlämnas till honom. De kan också direkt tillhandahållas den myndighet som har att företa den ifrågavarande prövningen. Detta måste dock självfallet ske i så god tid, att de står till förfogande vid den tidpunkt då fraktföraren påkallar prövning.[2]

Om någon handling, som är nödvändig för myndighetens prövning, saknas när denna skall äga rum eller om sådan handling är ofullständig eller oriktig, blir följden regelmässigt att befordringen inte utan vidare kan fortsättas. Detta kan i sin tur ge upphov till skador eller kostnader genom att leveransfrister överskrides, lättfördärvligt gods förstöres, omlastningar blir nödvändiga, fraktföraren tvingas till stillestånd osv. I vilka fall avsändaren har att ansvara för sådana skador anges i andra stycket, medan fraktförarens ansvar regleras i tredje stycket.

Enligt andra stycket svarar avsändaren i princip för all skada som åsamkas fraktföraren på grund av att viss handling eller upplysning saknats eller varit ofullständig eller oriktig. Det är därvid i och för sig utan betydelse, om någon vårdslöshet ligger avsän-

[1] Jfr SOU 1971:20–23.

[1] Se epizootilag (1935:105) 4 §.

[2] Jfr det motsvarande ordvalet i CIM art. 13 § 1.

daren till last eller inte. Avsändarens ansvar är helt objektivt. Däremot kan avsändaren självfallet göras ansvarig endast i de fall då skadan förorsakats av någon brist i det material som avsändaren haft att förebringa. Om fraktförarens skada beror på en oriktig handläggning från myndighetens sida av ett i och för sig tillfredsställande material, är avsändaren således fri från ansvar.

Avsändarens ansvarighet omfattar emellertid inte de fall då fraktföraren genom egen vårdslöshet orsakat, att handling eller upplysning kommit att saknas eller blivit ofullständig eller oriktig. Så kan vara fallet t. ex. när fraktföraren till vägledning för avsändaren lämnat anvisningar om vilka handlingar som behövs, men dessa anvisningar varit felaktiga. Avsändarens ansvar torde också helt eller delvis bortfalla, om fraktföraren utan invändning tagit emot godset till befordran, ehuru han varit medveten om att de handlingar avsändaren ställt till förfogande inte uppfyller myndigheternas krav. Har fraktföraren däremot inte varit medveten om bristerna, kommer ansvarsbefrielse för avsändaren inte i fråga, inte ens om fraktföraren med lätthet hade kunnat konstatera bristerna genom att kontrollera handlingarna. Det är nämligen uttryckligen stadgat att fraktföraren inte är pliktig att undersöka, huruvida handlingar och upplysningar är riktiga och fullständiga. Skulle fraktföraren däremot ha särskilt åtagit sig att kontrollera handlingarna, kan han självfallet inte göra avsändaren ansvarig för brister i dem.

I andra stycket behandlas som synes endast fallet att det är fraktföraren som lider skada till följd av att avsändaren inte tillhandahållit de handlingar som erfordrats för att myndigheterna skolat låta befordringen fullföljas på normalt sätt. Även för varuhavaren är emellertid dessa omständigheter ägnade att leda till skada, t. ex. genom att godset på grund av uppehåll i befordringen förstörs eller kommer fram för sent. Lika väl som avsändaren i förevarande fall blir skyldig att ersätta fraktföraren dennes skada, går han miste om den rätt till ersättning för realskada eller dröjsmål som eljest skulle ha förelegat.

Tredje stycket reglerar vissa fall av ersättningsskyldighet för fraktföraren. Dessa bestämmelser motsvarar innehållet i tredje stycket av konventionens art. 11 och avser fraktförarens ansvar för att handlingar som tillhandahållits av avsändaren användes på ett riktigt sätt. De ansvarsregler som lämnas här gäller emellertid inte beträffande alla handlingar utan endast för sådana som dels omnämnts i fraktsedel, dels överlämnats till fraktföraren.

Nu nämnda handlingar har fraktföraren naturligt nog att förvara på betryggande sätt för att sedermera vid rätt tidpunkt framlägga dem för rätt myndighet. Åsidosätter fraktföraren detta, så att handling t. ex. kommer bort eller blir sönderriven eller nedsmutsad till oläslighet eller framlägges den för sent eller inför fel myndighet, blir fraktföraren ansvarig för följderna därav.

Beträffande ansvarighetens omfattning stadgar konventionen, att fraktföraren svarar i samma mån som en kommissionär. Detta sätt att beskriva ansvarigheten är hämtat från CIM i dess lydelse vid tidpunkten för CMR:s tillkomst. Någon definition av kommissionärsansvaret fanns emellertid inte i CIM. Den närmare innebörden av detta slags ansvar måste därför bestämmas på grundval av nationell rätt. Vilken stats lag som därvid borde tillämpas har uppenbarligen varit tveksamt, men eftersom man ganska allmänt synes ha antagit att de olika staternas regler om kommissionärsansvaret inte nämnvärt skilt sig från varandra, har denna fråga ansetts mindre betydelsefull.[3] Sedan det emellertid påtalats, att kommissionärsansvaret gestaltade sig olika i olika stater, ersattes hänvisningen till kommissionärsansvaret vid 1961 års revision av CIM med ett direkt stadgande om att fraktföraren bär culpaansvar, något som för åtskilliga stater inte innebar någon ändring i sak.

Det är enligt de nordiska kommittéernas uppfattning berättigat att antecipera en övergång till ett direkt bestämt culpaansvar

[3] Jfr Nánássy s. 287.

även för CMR:s del. Innan så skett måste dock nationell lags bestämmelser om kommissionärsansvar tillämpas. För svensk rätts del innebär emellertid också detta att culpaansvar skall tillämpas.[4] I lagförslaget har därför som grund för fraktförarens ersättningsskyldighet angivits fel eller försummelse från hans sida. Detta utesluter inte att främmande stats kommissionärsansvar kan tillämpas, om förutsättningarna härför föreligger enligt 1 § första stycket andra punkten.

Den praktiska räckvidden av ansvarighetsbestämmelserna är självfallet i hög grad beroende av hur bevisskyldigheten är reglerad. Härvidlag kan konstateras att avsändaren i enlighet med gängse bevisbörderegler har att visa, att den myndighetsåtgärd, som givit upphov till skadan, kommit till stånd just till följd av att fraktföraren inte använt handling som överlämnats till honom eller använt den oriktigt. Att handlingen överlämnats till fraktföraren kräver intet särskilt bevis utöver anteckningen därom i fraktsedeln. Saknas sådan anteckning är detta lagrum, som nämnts, över huvud taget inte tillämpligt, och det hjälper inte att avsändaren exempelvis med vittnen kan styrka att handlingen verkligen överlämnats till fraktföraren. Har det emellertid styrkts att skadan beror på att en handling, vilken enligt notering i fraktsedeln överlämnats till fraktföraren, inte kommit till användning eller använts felaktigt, måste det anses åvila fraktföraren, om han vill undgå ansvar, att visa att den uteblivna eller felaktiga användningen inte berodde på omständighet som kan läggas honom till last såsom fel eller försummelse. En möjlighet härvidlag är att fraktföraren visar att vederbörande handling, trots att den i fraktsedeln angivits som överlämnad, i verkligheten inte överlämnats. Fraktföraren har nämligen inte någon skyldighet att kontrollera att fraktsedelns uppgifter om överlämnade handlingar är riktiga, och hans underlåtenhet att utföra en sådan kontroll medför ingen annan konsekvens än att skyldigheten att klarlägga frågan, huruvida handlingen överlämnats eller ej, faller på honom.

Trots att fraktföraren när det gäller handhavandet av de handlingar som överlämnats till honom svarar enligt mindre stränga principer än de som reglerar det egentliga fraktföraransvaret, äger han också i dessa fall göra gällande särskilda begränsningar av ersättningsskyldigheten. Enligt uttryckligt stadgande får nämligen ersättningen inte överstiga vad som skolat utgå om godset gått förlorat. En översta gräns för ersättningens storlek skall således bestämmas enligt reglerna i 4 kap. om vad som skall utgå vid förlust av godset. Därvid kommer inte bara de för normalfallet gällande reglerna i 31 § i betraktande utan också specialreglerna i 32, 35 och 39 §§. Har således i det föreliggande fallet särskilt värde på godset angivits eller särskilt leveransintresse deklarerats, skall gränsen för ersättningens storlek bestämmas till det högre belopp som i sådant fall skolat gälla vid förlust av godset. Om fraktföraren uppsåtligt eller av grov vårdslöshet gjort av med en handling, får på motsvarande sätt rätten att åtnjuta begränsning av ersättningsskyldigheten antagas falla bort. Det bör observeras att, när fraktförarens culpösa handhavande av handling endast leder till att dröjsmål med godsets utlämnande uppkommer, ersättningen för därav föranledd skada inte är underkastad den snäva begränsning som enligt 34 § eljest gäller vid dröjsmålsskada.

Som förut nämnts gäller tredje stycket endast handlingar som dels omnämnts i fraktsedel, dels överlämnats till fraktföraren. Utanför lagrummets tillämpningsområde faller således dels alla handlingar som inte omnämnts i fraktsedel, dels sådana i fraktsedel omnämnda handlingar som tillställts myndigheten direkt. För sistnämnda kategori av handlingar har fraktföraren över huvud taget inte något ansvar. När det gäller handlingar som bevisligen överlämnats till

[4] Se 17 § kommissionslagen: Har kommissionären visat försumlighet vid fullgörande av sitt uppdrag, äge kommittenten rätt till ersättning för skada, som därigenom tillskyndats honom.

fraktföraren men inte antecknats i fraktsedel, kan fraktföraren, trots att han inte svarar enligt detta lagrum, dock inte utan vidare anses vara fri från ansvar. Detta ansvar måste bestämmas efter allmänna regler. Fraktföraren har således att svara endast för styrkt culpa men utan begränsning i fråga om ersättningens storlek. Den omständigheten att fraktföraren i dessa fall saknar den påminnelse om handlingens existens, som dess förtecknande i fraktsedeln skulle ha utgjort, kan självfallet påverka culpabedömningen i gynnsam riktning för fraktföraren.

Det kan ifrågasättas om inte lagtexten borde tydligare utvisa, att tredje stycket inte innehåller en uttömmande reglering av fraktförarens ansvar för mottagna handlingar och också ange hur ansvarsfrågan skall bedömas, när tredje stycket inte är tillämpligt. Detta kunde te sig motiverat särskilt med tanke på att det beträffande inrikes befordran inte finns någon föreskrift om att överlämnade handlingar skall antecknas i fraktsedeln, när sådan användes, och att det vid sådan befordran kan tänkas, att handlingar överlämnas trots att fraktsedel inte användes. Emellertid är det i praktiken så sällan förekommande att handlingar av ifrågavarande slag överlämnas till fraktföraren vid inrikes befordran, att det knappast kan vara försvarbart att för den sakens skull göra lagtexten vidlyftigare än som fordras för att den skall motsvara konventionens innehåll.

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 §

I denna paragraf, som motsvarar de fyra första styckena av konventionens art. 12, behandlas varuhavarens rätt att förfoga över godset under befordringen. Denna rätt motsvarar den befogenhet som inom järnvägslagstiftningen kallas "rätt att ändra fraktavtalet".[1] Uttryckssättet "ändra fraktavtalet" är enligt utredningens mening mera träffande än det i CMR använda "förfoga över godset". Orden "förfoga över godset" har nämligen i CMR en snävare innebörd än den rent språkliga. Det är således från språklig synpunkt alldeles korrekt att säga t. ex. att mottagaren, när godset utlämnas till honom, "förfogar över godset".[2] Emellertid innebär mottagarens åtgärd att ta hand om godset ingalunda att han utövar en "förfoganderätt" i den mera tekniska mening detta uttryck har enligt konventionen. Trots de svagheter konventionens ordval således har, bör dock enligt utredningens mening terminologin i lagtexten överensstämma med konventionens.

När avsändaren sluter fraktavtalet, utgår han från vissa bestämda förutsättningar, t. ex. att mottagaren kommer att betala köpeskilling för det gods som översändes till honom. I den mån sådana förutsättningar inte skulle bli uppfyllda, skulle avtalets fullföljande ofta leda till betydande skada för avsändaren. Det vore därför knappast rimligt att lämna avsändaren utan möjlighet att påverka befordringens utförande sedan avtalsvillkoren väl en gång fastlagts. På grund härav har avsändaren tillerkänts rätt att under befordringens gång i viss omfattning ensidigt ändra innehållet i det redan ingångna fraktavtalet. De grundläggande reglerna härom lämnas i paragrafens första stycke.

Reglerna i första stycket är mycket allmänt hållna. Genom dem fastslås att avsändaren principiellt har rätt att ensidigt ändra fraktavtalet. Någon begränsning av räckvidden av denna rätt anges inte i detta sammanhang i annan mån än att det slås fast, att ändring endast får ske beträffande sådana avtalsvillkor, som bestämmer hur fraktföraren skall förfara med själva godset. För ensidiga ändringar i fråga om andra avtalsvillkor, t. ex. om uttagande av efterkrav eller om fördelning av fraktkostnader mellan avsändare och mottagare, ger detta lagrum

[1] Se CIM art. 21–23 och järnvägstrafikstadgan 45 §.

[2] Jfr ASG:s m. fl. ansvars- och befordringsbestämmelser, enligt vilkas § 3 avsändare "har förfoganderätt över godset till dess att godset utlämnats till mottagaren eller ställts till dennes förfogande på anvisad plats. Från denna tidpunkt är mottagaren förfogandeberättigad."

inte något stöd. Åtskilliga begränsningar i rätten att ändra fraktavtalet framgår av paragrafens övriga delar och av 18 §. I den mån nu nämnda begränsningar inte lägger hinder i vägen, kan avsändaren ändra avtalets innehåll och är därvid inte enbart bunden till de i lagtexten som exempel angivna handlingsmöjligheterna. Dessa torde emellertid vara de praktiskt viktigaste. De ger avsändaren möjlighet att undvika skada till följd av att han exempelvis bedömt mottagarens solvens eller betalningsvilja alltför optimistiskt vid tidpunkten för fraktavtalets tillkomst.

I andra stycket anges den tidsmässiga begränsningen av avsändarens rätt att ändra fraktavtalet. Denna rätt upphör enligt konventionen när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren eller denne gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket. Genom att överta det andra exemplaret av fraktsedeln eller att eljest företa någon av de här avsedda konkludenta handlingarna inträder nämligen mottagaren i fraktavtalet och blir därigenom såväl berättigad som förpliktad motpart till fraktföraren. Sedan mottagaren sålunda förvärvat en självständig rätt till godset, kan det uppenbarligen inte längre komma i fråga att avsändaren ur fraktavtalet får hämta någon rätt att vidare disponera över godset. En annan sak är att avsändaren på andra grunder, t. ex. till följd av den säljaren tillkommande stoppningsrätten, kan vara berättigad att vidta åtgärder beträffande godset.

Som nämnts kan mottagaren enligt konventionen få avsändarens "förfoganderätt" att upphöra genom att överta det andra exemplaret av fraktsedeln från fraktföraren. I praktiken sker övertagandet ofta i den formen att mottagaren "inlöser" fraktsedelsexemplaret, dvs. får det överlämnat till sig av fraktföraren mot att han betalar vad denne har att fordra enligt fraktavtalet. Att sådan betalning sker är emellertid ingen förutsättning för att fraktsedelsexemplaret skall anses som överlämnat. Det räcker härvidlag med att fraktföraren frivilligt frånhänt sig fraktsedelsexemplaret till mottagaren. Har mottagaren sålunda förvärvat det andra exemplaret av fraktsedeln, upphör alltså i och med detta avsändarens förfoganderätt och detta alldeles oberoende av om godset kommit fram till bestämmelseorten eller inte.

Den rättsverkan som konventionen enligt det sagda knyter till mottagarens förvärv av det andra exemplaret av fraktsedeln står i viss mån i strid med principerna i de nordiska köplagarna. Enligt dessa är säljare, som avsänt gods till köparen men ej uppburit köpeskillingen, berättigad att hindra att det på bestämmelseorten utgives till köparen (15 och 39 §§ köplagen). I den mån avsändarens (säljarens) rätt att förbjuda fraktföraren att utlämna godset till mottagaren kan bringas att upphöra redan innan godset kommit fram till bestämmelseorten, minskas säljarens praktiska möjligheter att hindra att godset utgives till köparen.

Det kan inte råda tvivel om att avsändaren vid inrikes vägbefordran enligt gällande rätt äger förfoga över godset åtminstone till dess det kommit fram till bestämmelseorten eller till dess skälig tid för transporten gått till ända utan att godset kommit fram.[3] Samma princip gäller för flygbefordran enligt 9 kap. 12–14 §§ luftfartslagen. Också beträffande inrikes järnvägsbefordran gällde enligt 1925 års järnvägstrafikstadga, att avsändarens förfoganderätt bestod ända till dess godset ankommit till bestämmelsestationen, även om fraktsedelsoriginalet dessförinnan av järnvägen utlämnats till mottagaren.[4] Genom 1966 års järnvägstrafikstadga ändrades emellertid dessa regler.[5] Vid inrikes järnvägsbefordran gäller numera att mottagarens övertagande av fraktsedelsoriginalet medför att avsändarens förfoganderätt upphör, även om godset inte skulle ha kommit fram till bestämmelsestationen.

När det gäller den inrikes godsbefordringen på väg har man varit van att betrakta

[3] Se Hammarskjöld s. 198, jfr Almén s. 158 f. Jfr också den i not 2 citerade § 3 i ASG:s m. fl. ansvars- och befordringsbestämmelser.

[4] § 71 mom. 4, se vidare Flodin-Wikander s. 153.

[5] Se 48 §.

fraktsedeln som en handling av ganska underordnad rättslig betydelse. Enligt utredningens mening bör man därför vara försiktig med att lagstiftningsvägen generellt knyta nya rättsverkningar till fraktsedeln. Hänsynen härtill och till de förutnämnda köprättsliga bestämmelserna bör enligt utredningens mening föranleda till att konventionens regel, att mottagaren kan bringa avsändarens förfoganderätt att upphöra genom blotta övertagandet av det andra exemplaret av fraktsedeln, inte ges tillämpning på inrikes befordran i allmänhet. Å andra sidan synes det vara ett beaktansvärt önskemål att parter, som framför allt sätter värde på enhetligheten hos reglerna för internationell och inrikes landsvägs- och järnvägsbefordran, inte behöver underkasta sig avvikande bestämmelser i detta avseende, när det gäller inrikes landsvägsbefordran. Detta önskemål har utredningen sökt tillgodose genom föreskriften, att vid inrikes befordran, för vilken "Inrikes-CMR"-fraktsedel användes, samma regler skall gälla som vid internationell befordran.

Man kan emellertid utgå från att det endast i undantagsfall kommer att inträffa, att avsändarens förfoganderätt bringas till upphörande i enlighet med den nu nämnda regeln. Normalfallet är att mottagaren gör bruk av sin rätt att efter godsets ankomst till bestämmelseorten kräva att det utlämnas (se s. 79). I och med detta krav upphör avsändarens förfoganderätt. Om godset inte kommit fram vid leveransfristens utgång (se s. 101) men mottagaren i alla fall vill göra gällande de rättigheter som enligt fraktavtalet tillkommer honom, upphör avsändarens förfoganderätt i stället vid den tidpunkt, då mottagaren framställer sitt anspråk till fraktföraren. Som konventionstexten, och även lagtexten, är utformad skulle teoretiskt sett ytterligare en tidpunkt för förfoganderättens upphörande kunna bli aktuell, nämligen den tidpunkt före leveransfristens slut, vid vilken mottagaren på grund av att godset bevisligen gått förlorat gör gällande rätt som tillkommer honom enligt fraktavtalet. Eftersom godset vid denna tidpunkt redan är faktiskt oåtkomligt för avsändarens dispositioner, spelar det emellertid från den synpunkt som nu är i fråga mindre roll om också den rättsliga befogenheten att förfoga över godset upphör.

Enligt andra punkten i andra stycket skall fraktföraren, sedan avsändarens förfoganderätt upphört, rätta sig efter mottagarens anvisningar. Detta uttrycktes i 1966 års lagförslag så, att förfoganderätten sades gå över till mottagaren. Om man använder uttrycket förfoganderätt som liktydigt med rätt att ändra fraktavtalet, är emellertid uttryckssättet i 1966 års lagförslag inte alldeles korrekt. Det aktuella stadgandet i konventionen måste nämligen tolkas så, att mottagaren, när han lämnar anvisningar till fraktföraren, måste hålla sig inom det gällande fraktavtalets ram. Denna tolkning synes vara allmänt accepterad såvitt angår CIM, varifrån detta stadgande ord för ord överförts till CMR.[6] Mottagarens anvisningar kan således avse exempelvis att godset skall utlämnas på viss plats inom bestämmelseorten eller till en tredje man som ombud för mottagaren. Däremot kan inte mottagaren med stöd av ifrågavarande rätt att lämna anvisningar ensidigt bestämma att fraktföraren skall transportera godset vidare till en ny bestämmelseort och där utlämna det till en ny mottagare. Att en sådan rätt för mottagaren att ändra fraktavtalet inte förutsätts i konventionen framgår bl. a. av art. 15 (22 §), som – tillämpad på det tänkta fallet att det uppstår hinder för utlämning av godset till den nye mottagare som den ursprunglige mottagaren anvisat med åberopande av sin rätt att ge anvisningar – skulle ge det orimliga resultatet att fraktföraren måste vända sig till den ursprunglige avsändaren för att begära förhållningsorder. Konventionens fraktsedelssystem är heller inte utformat på sådant sätt att det kan fungera för det fall att mottagaren, sedan det ursprungliga fraktavtalet i huvudsak fullgjorts, skulle vara berättigad att ge det ett nytt innehåll. Skulle mottagaren efter godsets ankomst till

6 Se Nánássy s. 425, likaså Jensen s. 115.

bestämmelseorten vilja omedelbart vidarebefordra det till ny mottagare på annan ort, torde han därför vara hänvisad till att sluta nytt fraktavtal och i förekommande fall upprätta ny fraktsedel. Däremot är det självfallet inte nödvändigt att han hämtar ut godset.[7] Den praktiska betydelsen av att mottagaren i dessa fall måste sluta nytt fraktavtal i stället för att ändra det gamla torde oftast vara ringa. Emellertid kan det ibland vara viktigt att fastställa att en transport, som på nämnda sätt är accessorisk till en annan, sker på grund av ett fristående fraktavtal. Om en importör inträder som mottagare i ett internationellt fraktavtal, sedan godset ankommit till bestämmelseorten, men utan att själv ta hand om godset låter vidarebefordra detta till en kund inom landet – med ny fraktsedel eller utan fraktsedel – skall sistnämnda transport inte betraktas som en fortsättning av den internationella befordringen utan som en fristående inrikes befordran.

Som framgått av det sagda kan mottagaren inte genom egna åtgöranden skaffa sig en rätt att ändra fraktavtalet. Däremot kan han få avsändarens rätt i detta avseende överlåten på sig. Enligt paragrafens tredje stycke, som svarar mot CMR art. 12 tredje stycket, kan nämligen avsändaren sätta mottagaren i sitt ställe såsom innehavare av rätten att förfoga över godset under befordringen. Detta sker genom att avsändaren förser fraktsedeln med en anteckning med nämnda innehåll. Sådan anteckning medför att mottagaren får förfoganderätten från den tidpunkt, då fraktsedeln är att anse som upprättad, dvs. normalt när den undertecknats på vederbörligt sätt.

Möjligheten att till mottagaren överlåta rätten att förfoga över godset under befordringen tillfredsställer ett behov som länge gjort sig gällande inom den internationella varuhandeln. Ofta slutes internationella köp under sådana villkor att köparen blir ägare av godset redan på platsen för godsets överlämnande till befordran. Sedan säljaren/avsändaren i enlighet härmed erhållit köpeskillingen har han inte längre något berättigat anspråk på att få förfoga över godset genom order till fraktföraren. Däremot kan köparen/mottagaren ofta ha ett intresse av att kunna ändra fraktavtalet t. ex. genom att föreskriva att godset inte skall befordras till den ursprungligen angivna bestämmelseorten utan i stället sändas till en annan destinationsort för att utlämnas till en person, till vilken han i sin tur sålt godset. För att tillmötesgå dylika önskemål öppnades för järnvägsrättens del redan i samband med 1952 års revision av det internationella fördraget möjlighet att i viss omfattning överlåta förfoganderätten från avsändaren till mottagaren. En motsvarande reglering har som sagt upptagits i CMR.

De skäl som föranlett denna utveckling på de internationella landtransporternas område gör sig inte med samma styrka gällande i fråga om inrikestransporterna. Någon motsvarighet till CIM:s regler om mottagarens förfoganderätt har därför inte tagits upp i järnvägstrafikstadgan, och det kan hävdas att man också beträffande inrikes vägbefordran i enkelhetens intresse borde avstå från sådana regler. Detta skulle också stämma väl överens med nuvarande praxis, vilken inte synes räkna med att avsändarens rätt att förfoga över godset under befordringen kan överlåtas till mottagaren. Under de nordiska överläggningarna har man emellertid, särskilt från norsk sida, betonat önskvärdheten av att förfoganderätten också vid inrikes befordran kan tilläggas mottagaren, när förhållandena motiverar detta, såsom när transporten avser gods som sålts med användande av klausulen "ex works" eller liknande. I sådana fall vore det nämligen naturligen mottagaren, som fraktföraren hade att hålla sig till under befordringen, och inte avsändaren, antingen denne var säljaren själv eller en av mottagaren anlitad speditör. Även om det vid inrikes befordran knappast förekommer att köparen i sin tur säljer godset medan detta är under transport, kan det föreligga ett behov för mottagaren att kunna omdestinera godset

[7] Jfr institutet "nyinlämning" inom järnvägsrätten.

före dess ankomst till bestämmelseorten. Så kan vara fallet exempelvis när mottagaren i eget namn men för en kunds räkning anskaffat ett parti varor från en tillverkare och önskar genomföra transporten från tillverkaren till kunden utan onödiga omvägar men också utan att för tillverkaren röja kundens namn.

Med hänsyn till det anförda har utredningen funnit sig böra föreslå, att möjlighet att till mottagaren överlåta rätten att förfoga över godset under befordringen öppnas också när det gäller inrikes befordran. Detta innebär såtillvida en ökad börda för fraktförarna som de vid varje begäran från varuhavarens sida om att ta förfoganderätten i anspråk blir tvungna att undersöka vem förfoganderätten tillkommer. För att denna undersökning skall bli så enkel som möjligt bör enligt utredningens mening överlåtelse av förfoganderätten inte få ske i annan form än genom anteckning i fraktsedel. I fråga om inrikes befordran utan fraktsedel kan således, liksom för närvarande, enbart avsändaren förfoga över godset under befordringen. Användes däremot fraktsedel kan enligt lagtexten giltig överlåtelse av förfoganderätten i och för sig komma till stånd, även om fraktsedeln är av enklaste typ, t. ex. fraktsedel upprättad i ett enda exemplar med huvudsakligt syfte att tjäna som kvitto på fraktförarens mottagande av godset. I eget intresse torde emellertid fraktföraren med stöd av 8 § andra stycket andra punkten böra kräva att fraktsedeln upprättas i tre exemplar, i fall överlåtelse av förfoganderätten till mottagaren skulle vara aktuell.

Det viktigaste innehållet i den till mottagaren överlåtna förfoganderätten är möjligheten för mottagaren att anvisa ny mottagare. Sedan denna möjlighet utnyttjats och den nye mottagaren antecknats i fraktsedeln, kan en bokstavstolkning av dennas lydelse ge vid handen att den mottagaren tillerkända förfoganderätten numera tillkommer den nye mottagaren. Det skulle emellertid vara orimligt, om förfoganderätten sålunda undan för undan kunde överlåtas till nya mottagare. I paragrafens sista stycke har därför tagits upp ett stadgande som uttryckligen fastslår, att rätten att anvisa ny mottagare endast gäller för den ursprunglige mottagaren men inte för mottagare som insatts av denne. Detta stadgande motsvarar CMR art. 12 fjärde stycket.

18 §

Som framgått av det tidigare sagda, anges i 17 § förfoganderättens allmänna innehåll, den tidrymd under vilken förfoganderätten består samt vem förfoganderätten tillkommer. I 18 § anges, i överensstämmelse med CMR art. 12 femte och sjätte styckena, de närmare förutsättningarna för att förfoganderätten skall få utövas.

I första stycket slås fast att varuhavare, som vill utnyttja sin rätt att förfoga över godset under befordringen, är skyldig att ersätta fraktföraren för kostnad eller skada som förfogandet medför. Sådan kostnad uppkommer regelmässigt när förfogandet innebär att transporten blir längre än ursprungligen avsetts. I sådana fall torde fraktföraren som villkor för utförandet av meddelad anvisning vara berättigad att kräva, att tilläggsfrakt erläggs kontant. Står det däremot inte från början klart, att utförandet av anvisningen innebär en utvidgad transportprestation eller eljest ett ökat åtagande från fraktförarens sida, torde fraktföraren icke kunna åberopa bestämmelserna i detta stycke till stöd för vägran att utföra meddelad anvisning. Skulle det sedermera likväl visa sig ha blivit kostsammare för fraktföraren att uppfylla fraktavtalet med dess ändrade innehåll än med dess ursprungliga, kan fraktföraren självfallet kräva ersättning för fördyringen, dock ej i den mån fördyringen beror på att fraktföraren inte visat tillbörlig omsorg vid anvisningens utförande. I vad mån transportkunden är berättigad till reduktion av frakten i fall anvisningen leder till att fraktföraren får utföra en mindre prestation än ursprungligen avtalats regleras inte i lagtexten. Om anvisningen leder till att kostnaderna för befordringen minskas, torde emellertid minskningen i

princip böra komma varuhavaren till godo.

De handlingsmöjligheter, som står innehavaren av förfoganderätten till buds, är såsom nämnts inte bara de i 17 § första stycket uppräknade. I princip är förfoganderätten obegränsad. Emellertid underkastas den väsentliga inskränkningar genom de bestämmelser som uppställts i andra stycket av förevarande paragraf till skydd för fraktförarens intressen. Enligt dessa bestämmelser får fraktföraren avböja att utföra anvisning, om utförandet skulle medföra hinder för den normala utövningen av hans verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Vad som skall anses som hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet kan knappast bestämmas på ett allmängiltigt sätt, och stadgandet torde i själva verket ge fraktföraren vidsträckta möjligheter att vägra att efterkomma anvisningar som innebär ändring av fraktavtalet. Anser sig fraktföraren inte böra efterkomma mottagen anvisning, skall han emellertid omedelbart lämna besked om detta till den som lämnat anvisningen. Ehuru ingenting sägs härom i lagtexten, kan fraktföraren – även om hans underlåtenhet att efterkomma anvisningen i och för sig är rättsenlig – bli ersättningsskyldig om han lämnar sin motpart i tron att anvisningen kommer att utföras.

I det ögonblick, då varuhavaren hos fraktföraren framställer sin begäran att viss åtgärd skall vidtagas med godset, torde det ofta vara ovisst hur långt befordringen i verkligheten fortskridit. Dessutom åtgår regelmässigt viss tid för att vidarebefordra de nya orderna till bilföraren eller den som eljest har att sätta dem i verket. Det kan därför ej sällan komma att inträffa att en anvisning, som fraktföraren i och för sig är villig att efterkomma, visar sig omöjlig att omsätta i handling, därför att den situation, i vilken handlingen skulle ha företagits, inte längre föreligger när anvisningen kommer fram till den som skulle ha verkställt handlingen. Man kan t. ex. antaga att avsändaren med stöd av sin förfoganderätt begärt att godset inte skall utlämnas till mottagaren utan återsändas till avsändaren, men att godset, när ordern når fraktförarens man på bestämmelseorten, redan har utlämnats i enlighet med det ursprungliga fraktavtalet. Risken för att verkställigheten av en anvisning misslyckas av sådana skäl bärs uteslutande av varuhavaren. Emellertid åligger det fraktföraren också i dessa fall att snarast möjligt underrätta den som lämnat anvisningen om att den inte kan utföras. Skulle orsaken till att anvisningen inte längre går att utföra vara att utförandet fördröjts genom vållande på fraktförarens sida, kan självfallet fraktföraren bli ersättningsskyldig (jfr 19 § första stycket).

Föremålet för förfoganderätten är sändningen i dess helhet. Skulle anvisning leda till att sändning delas, behöver fraktföraren enligt tredje stycket inte efterkomma anvisningen och behöver i princip inte ens underrätta varuhavaren härom.

I fjärde stycket ges regler för förfarandet, när anvisning skall lämnas med stöd av förfoganderätten. Dessa regler gäller emellertid endast beträffande internationell befordran och sådan inrikes befordran, vid vilken "Inrikes-CMR"-fraktsedel används. Vid annan inrikes befordran avses anvisningarna, liksom för närvarande, i princip kunna lämnas formlöst.

Vid sådan befordran, på vilken fjärde stycket är tillämpligt, skall anvisning lämnas i form av anteckning på det första exemplaret av fraktsedeln, vilket därefter skall visas upp för fraktföraren. Detta formbundna tillvägagångssätt är motiverat vid de som regel mera kvalificerade transporter det här är fråga om. Härigenom vinnes i första hand att man undanröjer osäkerhet om vilka anvisningar som verkligen lämnats. Än viktigare är emellertid, att det första exemplaret av fraktsedeln genom att innehavet av detta är ett villkor för att förfoganderätten skall kunna utövas får en viss värdepapperskvalitet, som gör fraktsedeln användbar som ett hjälpmedel att avveckla distansköp. En mottagare/köpare som får det första exemplaret av fraktsedeln i sin hand kan nämligen vara säker på att avsändaren inte därefter kan

förfoga över godset. Han kan därmed förmodas vara villig att betala köpeskillingen för godset mot att han får det första exemplaret av fraktsedeln överlämnat till sig. Är det fråga om handelsköp, är säljaren enligt 16 § köplagen berättigad att kräva betalning av köpeskillingen mot att han tillhandahåller köparen det första exemplaret av fraktsedeln.

Det bör observeras, att överlåtelsen av det första exemplaret av fraktsedeln till mottagaren inte innebär att rätten att förfoga över godset övergår till denne. Mottagarens innehav av det första exemplaret av fraktsedeln innebär endast att han hindrar avsändaren från att utöva förfoganderätten men däremot inte att han själv kan förfoga över godset, såvida han inte enligt 17 § tredje stycket redan fått förfoganderätten överlåten till sig. I sådant fall blir mottagaren genom förvärvet av det första exemplaret av fraktsedeln också i stånd att utöva förfoganderätten.

Som framgått av det sagda är innehavet av det första exemplaret av fraktsedeln väl en nödvändig förutsättning för att rätten att förfoga över godset under befordringen skall få utövas men inte en tillräcklig förutsättning för att förfogande skall tillåtas. Fraktföraren har således att kontrollera inte bara att den som lämnar anvisning därvid lägger fram det första exemplaret av fraktsedeln utan också att förfoganderätten tillkommer denne enligt reglerna i 17 §. Avsändare som enligt 17 § tredje stycket överlåtit sin förfoganderätt, mottagare som inte fått sådan rätt överlåten på sig enligt nämnda lagrum och varje tredje man skall således vägras att förfoga över godset under befordringen, även om de visar upp det första exemplaret av fraktsedeln.

För anvisning vid inrikes befordran som sker utan användande av "Inrikes-CMR"-fraktsedel anges, som redan nämnts, inte några formkrav i lagförslaget. När anvisning lämnas har fraktföraren att förvissa sig om vem förfoganderätten tillkommer och att den som lämnar anvisningen är förfoganderättens innehavare eller företrädare för denne. Prövningen huruvida den som lämnar anvisningen verkligen är behörig att utöva förfoganderätten kan vara vanskligare att genomföra i nu avsedda fall, eftersom uppvisandet av fraktsedel inte kan krävas. Enligt vad som upplysts har emellertid denna legitimationsprövning i praktiken inte vållat några problem. Fraktföraren måste emellertid, oavsett frånvaron av formkrav i lagtexten, inom ramen för sin rätt att kräva legitimation vara berättigad att avvisa anvisningar som lämnas i sådana former att tveksamhet kan råda i fråga om vederbörandes behörighet att förfoga över godset. I enlighet härmed torde det inte undantagslöst kunna krävas att fraktförarna skall godtaga att anvisningar lämnas t. ex. per telefon.

19 §

Av de båda föregående paragraferna följer, att fraktföraren i viss utsträckning kan bli tvungen att fullgöra fraktavtalet på annat sätt än som ursprungligen avsetts. Han kan vidare bli tvungen att lägga ner möda på att kontrollera att de regler följs, vilka möjliggör att fraktsedeln användes som värdepapper i förhållandet mellan säljare och köpare. Fraktförarens medverkan i dessa hänseenden säkerställs i sista hand genom skadeståndssanktioner. Regler härom finns i konventionen upptagna i sista stycket av art. 12. Dessa regler avser två sinsemellan helt olika situationer och har därför i förevarande paragraf delats upp på två skilda stycken.

I första stycket regleras fallet att fraktföraren underlåter att efterkomma anvisning som det med tillämpning av 17 och 18 §§ ålegat honom att följa. Sådan underlåtenhet medför skyldighet för fraktföraren att ersätta skada, som uppkommer till följd av att anvisningen inte blir utförd. Detta gäller både när fraktföraren utan objektivt godtagbara skäl avvisat anvisningen och när han väl accepterat att utföra anvisningen men utfört den oriktigt eller helt försummat att utföra den. När fraktföraren underlåter att utföra anvisning, torde det som regel vara den som lämnat anvisningen som lider skada, och det

är uppenbart att denne äger föra ersättningstalan mot fraktföraren enligt detta lagrum. Det är dock inte alltid som skadan drabbar den som lämnat anvisningen. Om fraktföraren t. ex. underlåter att utföra anvisning, varigenom avsändaren med ändring av det ursprungliga fraktavtalet förordnat att godset skall utlämnas till ny mottagare, kan det vara denne som drabbas av skada när godset utlämnas till den ursprunglige mottagaren. Såvitt konventionstexten ger vid handen, möter i detta fall intet hinder mot att den nye mottagaren till grund för ersättningsanspråk mot fraktföraren åberopar förevarande lagrum i stället för ansvarighetsbestämmelserna i 4 kap.

Medan första stycket behandlar fallet att fraktföraren inte följt anvisning, vilken han bort efterkomma, reglerar andra stycket fallet att fraktföraren utfört anvisning, som han inte bort efterkomma. Enligt sin ordalydelse är detta stycke tillämpligt endast i fråga om anvisning som skall göras i den särskilda form som anges i 18 § fjärde stycket. Stadgandet innebär, att fraktföraren vid skadeståndsansvar är pliktig att tillse att ingen som ej kan lägga fram det första exemplaret av fraktsedeln får förfoga över godset under befordringen. Bestämmelsen utgör i första hand ett skydd för innehavaren av förfoganderätten mot att lida skada genom att obehöriga tillåts förfoga över godset. Den innebär emellertid också ett skydd för mottagare som – i regel mot erläggande av köpeskilling för godset – förvärvat det första exemplaret av fraktsedeln. Skulle sådan mottagare gå miste om godset till följd av att annan tillåtits förfoga över det, är han således berättigad till ersättning av fraktföraren. I vad mån annan förvärvare av det första fraktsedelsexemplaret, t. ex. en remboursbank, skulle kunna resa anspråk mot fraktföraren kan däremot inte anses vara reglerat enbart genom detta lagrum.[1]

Det kan synas som om skadeståndsreglerna i andra stycket endast delvis täcker formföreskrifterna i 18 § fjärde stycket. Det sägs nämligen endast – i överensstämmelse med konventionstextens ordalydelse – att fraktföraren kan bli skadeståndsskyldig om han underlåter att tillse att det första exemplaret av fraktsedeln visas upp. Däremot nämnes ingenting om fraktförarens ansvarighet i fall formföreskrifterna åsidosätts på så sätt, att det första fraktsedelsexemplaret visserligen läggs fram men inte är försett med anteckning om anvisningen. Också ett sådant förfaringssätt kan emellertid medföra skada. Om den förfogandeberättigade tillåts meddela anvisningen i sådan form att ändringen av fraktavtalet, t. ex. att ny mottagare insatts, inte framgår av det första fraktsedelsexemplaret, kan den ursprunglige mottagaren förledas att förvärva fraktsedelsexemplaret trots att godset kommer att tillställas den nye mottagaren. Enligt texten i konventionens art. 12 femte stycket a) och lagförslagets 18 § fjärde stycket skall emellertid anvisningen vara tecknad på det första exemplaret av fraktsedeln, när detta visas upp för fraktföraren. När det i 19 § andra stycket talas om att fraktföraren försummar att kräva uppvisande av fraktsedelsexemplaret, måste därmed rimligen förstås fraktsedelsexemplaret i föreskrivet skick, dvs. med anvisningen påtecknad. Det bör således inte kunna råda något tvivel om att fraktföraren kan ådraga sig skadeståndsskyldighet även om han fordrar att det första fraktsedelsexemplaret visas upp men försummar att kontrollera att anvisningen blivit antecknad på exemplaret.

I sitt tidigare betänkande (SOU 1966:36 s. 50) har utredningen uttalat, att man trots avsaknaden av bestämmelser härom torde kunna utgå från att fraktförarens ansvarighet enligt denna paragraf inte sträcker sig utöver vad som skulle ha utgått enligt reglerna i 4 kap. vid förlust av godset. Utredningen anser sig emellertid knappast kunna vidhålla denna uppfattning. Det finns visserligen, åtminstone när det gäller de fall som avses i första stycket, mycket som talar för att fraktförarens ersättningsskyldighet bör bestämmas efter samma grunder, oavsett om skadan är

[1] Jfr Selvig s. 44 ff.

att tillskriva felaktigt förfarande i samband med anvisning eller annan orsak, för vilken fraktföraren svarar. Om fraktföraren vid befordran, under vilken ingen anvisning meddelats, av vårdslöshet, som dock ej är grov, lämnar ut godset till fel person, är den skadelidande endast berättigad till begränsad ersättning. Det kan vara svårt att förstå varför den skadelidande skall bli bättre ställd därför att orsaken till det felaktiga utlämnandet just är förbiseende i fråga om anvisning. Å andra sidan synes det saknas varje anledning att tillämpa 4 kapitlets begränsningsregler gentemot skadelidande som står utanför fraktavtalet och som alltså kan resa anspråk mot fraktföraren endast på grund av skadeståndsbestämmelserna i 19 § andra stycket. Så är fallet t. ex. när den i fraktavtalet ursprungligen angivne mottagaren förvärvat det första exemplaret av fraktsedeln mot betalning av köpeskillingen för godset men fraktföraren, utan att fordra att det första fraktsedelsexemplaret framlägges, efterkommer avsändarens begäran att godset skall utlämnas till ny mottagare. Det skadeståndsanspråk, den ursprunglige mottagaren i detta fall har, är av en helt annan karaktär än de anspråk som kan riktas mot fraktföraren på grund av att själva godset gått förlorat eller skadats. Ett anspråk av det senare slaget kan endast resas av fraktförarens motpart i fraktavtalet, och såvitt angår förhållandet mellan parterna i fraktavtalet är den fördelning av transportriskerna, som ansvarsbegränsningen innebär, naturlig. Att den nyssnämnde ursprunglige mottagaren, vilken aldrig fått tillfälle att inträda i fraktavtalet, likväl skulle bära en del av transportrisken kan inte gärna tänkas. Utan uttryckligt stadgande kan det därför inte antagas att skadeståndsanspråk enligt 19 § andra stycket skulle vara underkastade någon begränsning. Med hänsyn till det likartade sätt, på vilket de i paragrafens båda stycken angivna fallen behandlas i konventionstexten, kan något sådant antagande inte heller göras i fråga om anspråk enligt paragrafens första stycke.

Lagtexten behandlar inte särskilt situationen att fraktföraren i fall då framläggande av fraktsedelsexemplar inte fordras, dvs. vid inrikes befordran utan "Inrikes-CMR"-fraktsedel, utför anvisning som han inte bort efterkomma. Det innebär emellertid inte att det i dessa fall skulle vara uteslutet att göra fraktföraren ansvarig. Fraktföraren har, när anvisning meddelas, att fastställa om förfoganderätten alltjämt består och om den tillkommer avsändaren eller är överlåten till mottagaren. Vidare har fraktföraren att förvissa sig om att den som faktiskt lämnar anvisningen är den som är berättigad att förfoga över godset eller företrädare för denne. Uppfyller fraktföraren inte sina förpliktelser härvidlag med påföljd att någon oberättigad tillåts förfoga över godset, kan fraktföraren självfallet enligt allmänna regler, eller med andra ord när den bristande uppfyllelsen beror på fel eller försummelse, bli skyldig att ersätta uppkommen skada. Att ersättningsskyldigheten i detta fall grundas på allmänna regler innebär bl. a. att de särskilda ansvarsbegränsningsreglerna inte kommer till användning.

Godsets utlämning

20 §

Fraktavtalet betecknas ofta som ett *trepartsavtal.*[1] De tre agerande, avsändaren, fraktföraren och mottagaren, betraktas då alla som självständiga avtalsparter. Vid avtalets tillkomst är det emellertid regelmässigt endast avsändaren och fraktföraren som förpliktar sig gentemot varandra. Självfallet motsvarar fraktavtalet i regel även mottagarens önskemål, men det kan naturligtvis också hända att mottagaren inte alls är intresserad av att ta emot det gods som befordringen avser. Enbart den omständigheten, att avsändaren och fraktföraren sinsemellan kommit överens om att den senare skall transportera godset till viss bestämmelseort och där lämna ut det till den uppgivne mottagaren, kan givetvis inte heller förplikta

[1] Se t. ex. Grönfors s. 15 och 47.

denne till någonting. Huruvida han vill acceptera den erbjudna rollen som mottagare eller ej har han själv att bestämma.

Å andra sidan har fraktföraren visserligen i fraktavtalet utfäst sig att transportera godset till bestämmelseorten och där lämna ut det till mottagaren, men denna utfästelse gäller självfallet endast gentemot den till vilken den lämnats, dvs. avsändaren. Emellertid kan det ofta förhålla sig så, att avsändaren i och med att han överlämnat godset till fraktföraren för befordran har fullgjort vad på honom ankommer gentemot mottagaren, varför han inte har anledning att för egen del bekymra sig om vad som sedan händer med godset. I stället för att ålägga avsändaren att i mottagarens intresse vaka över att fraktavtalet fullföljs har man i frakträttslig lagstiftning brukat utrusta mottagaren med en självständig rätt att göra avtalet gällande. Så är också fallet enligt förevarande lagförslag. Mottagaren behöver således inte passivt avvakta, att fraktföraren skall erbjuda honom godset, utan han kan själv ta initiativet till sitt inträde som mottagare i fraktavtalet. De närmare förutsättningarna härför anges i denna paragraf, vars innehåll, såvitt angår internationell befordran, motsvarar CMR art. 13.

Som huvudregel stadgas i första styckets första punkt, att rätten för mottagaren att själv påkalla avtalets fullgörande inträder först i och med godsets ankomst till bestämmelseorten. Med tanke på fallet, att godset inte kommit fram till bestämmelseorten inom den tid som fraktföraren skall anses disponera för att genomföra befordringen, lämnas i första styckets andra punkt den kompletterande regeln, att den självständiga mottagarrätten i sådant fall inträder vid den tidpunkt då godset senast hade bort utlämnas. Blir det dessförinnan klarlagt att godset gått förlorat, inträder mottagarrätten redan i och med att detta faktum slås fast.

Att mottagaren sålunda fått rätt att själv påkalla fraktavtalets fullgörande innebär emellertid inte att avsändarens rätt att förfoga över godset därmed upphör. Denna upphör inte förrän mottagaren faktiskt påkallar avtalets fullgörande.

Den prestation som mottagaren äger kräva av fraktföraren är givetvis först och främst att denne lämnar ut godset. Detta gäller i lika mån vid internationell befordran och vid inrikes befordran. Enligt konventionen har mottagaren också rätt att få ut det andra exemplaret av fraktsedeln. Ett krav på att få ut detta exemplar behöver enligt konventionen inte nödvändigtvis vara förknippat med krav på att få ut godset. Mottagaren kan således redan genom att kräva enbart det andra fraktsedelsexemplaret utlämnat avskära avsändaren från rätten att förfoga över godset.

I andra fall än då godset bevisligen gått förlorat eller leveransfristen löpt ut äger mottagaren, som tidigare nämnts, begära att det andra exemplaret av fraktsedeln utlämnas, endast om godset kommit fram till bestämmelseorten. Framställer mottagaren sådan begäran utan att nämnda förutsättningar är för handen, kan fraktföraren följaktligen vägra att utlämna fraktsedelsexemplaret. Av 17 § andra stycket framgår emellertid att det kan förekomma, att fraktföraren erbjuder mottagaren att överta det andra exemplaret av fraktsedeln, trots att godset inte kommit fram till bestämmelseorten. Att mottagaren i denna situation tar emot det andra exemplaret av fraktsedeln har samma rättsverkningar som att han begär att få ut fraktsedelsexemplaret enligt denna paragraf.

Har mottagaren på något av dessa sätt övertagit det andra exemplaret av fraktsedeln, är han således enligt konventionen tryggad mot att avsändaren tar tillbaka godset med stöd av fraktavtalet.[1] Mottagaren behöver alltså inte av rädsla för detta skynda sig att ta godset i besittning. Normalt följes emellertid mottagarens förvärv av det andra fraktsedelsexemplaret av en begäran att få ut godset. Mottagaren kan dock

[1] Som tidigare nämnts är det emellertid inte uteslutet att avsändaren med stöd av andra lagregler, t. ex. bestämmelserna om säljarens stoppningsrätt, kan hindra att godset utlämnas till mottagaren.

exempelvis låta godset vara kvar hos fraktföraren och träffa nytt fraktavtal med denne om vidarebefordran av godset. På ett eller annat sätt måste han emellertid ta befattning med godset. Sedan han genom att övertaga det andra exemplaret av fraktsedeln en gång inträtt som mottagare i fraktavtalet kan han inte åter utträda. Det kan visserligen inte komma i fråga att mottagaren med rättsliga medel tvingas att ta hand om godset, men han får vara beredd att bära ansvaret för de skador som kan uppkomma på godset till följd av hans underlåtenhet att ta hand om det liksom för fraktförarens kostnader för lagring eller försäljning av godset etc. (se vidare s. 86).

I praktiken torde övertagandet av det andra exemplaret av fraktsedeln vara det vanligaste sättet för mottagarens inträde i fraktavtalet. Enligt konventionen föreligger emellertid intet hinder för mottagaren att utan föregående förvärv av det andra fraktsedelsexemplaret begära godset utlämnat, förutsatt att godset kommit fram till bestämmelseorten. Detta tillvägagångssätt måste tillgripas, om fraktsedelsexemplaret av någon anledning kommit bort, men kan användas också i andra fall.

Vill mottagaren träda in i fraktavtalet, trots att godset inte kommit fram till bestämmelseorten, kan han som tidigare nämnts göra detta genom att ta emot det andra exemplaret av fraktsedeln, om fraktföraren erbjuder honom detta. Lämnar emellertid fraktföraren inte ut fraktsedeln, får mottagaren avvakta antingen att det blir fastställt att godset gått förlorat eller – i sista hand – att leveransfristen går till ända. När något av dessa fakta inträffat, kan mottagaren inta sin plats i fraktavtalet genom att helt enkelt göra gällande de rättigheter som mottagaren skall åtnjuta enligt fraktavtalet. Bland de rättigheter som härvid kan komma i fråga märks framför allt rätten till ersättning för realskada eller dröjsmål. Har godset inte bevisligen förstörts, är efter leveransfristens utgång en begäran från mottagaren att få godset utlämnat till sig tillräcklig för att ådagalägga hans vilja att inträda i fraktavtalet som mottagare. Samma verkan har även i dessa fall en begäran att få ut det andra exemplaret av fraktsedeln.

Enligt uttryckligt stadgande äger mottagaren "i eget namn" göra gällande de rättigheter som nu är i fråga. Härigenom betonas att det gäller en rätt som mottagaren självständigt kan utöva alldeles oberoende av avsändarens medgivande.

I lagförslaget har texten i första stycket av denna paragraf utformats i nära överensstämmelse med konventionstexten. Därmed har lagtexten kommit att innehålla några formuleringar som måhända inte är helt och hållet entydiga. Sålunda sägs i inledningen att det är sedan *godset* kommit fram till bestämmelseorten som mottagaren kan ta initiativ till att inträda i fraktavtalet. Uttrycket "godset" får här inte uppfattas som betydande allt det gods som ingår i sändningen. Det räcker här med att endast någon del av godset eller t. o. m. endast den tomma förpackningen kommit fram. I slutet av stycket sägs att mottagaren äger göra gällande "de rättigheter som följer av fraktavtalet". Denna formulering är något mindre exakt än motsvarande formulering i CIM, enligt vilken mottagaren äger göra gällande "sina rättigheter enligt fraktavtalet". Det torde emellertid ändå stå klart att vad mottagaren här kan kräva av fraktföraren endast är sådant som denne enligt fraktavtalet är skyldig att prestera gentemot mottagaren. Stadgandet får således inte uppfattas så, att det berättigar mottagaren att utan vidare inträda i de rättigheter som enligt fraktavtalet tillkommer avsändaren.

Som framgått av det tidigare sagda fungerar det andra exemplaret av fraktsedeln enligt konventionen bl. a. på så sätt, att mottagaren genom förvärvet av detsamma avskär avsändaren från rätten att förfoga över godset utan att själv ta detta i besittning. På samma sätt fungerar fraktsedelsoriginalet vid inrikes järnvägsbefordran.[2] Det har ingående diskuterats, huruvida man vid

[2] Se järnvägstrafikstadgan 48 §.

inrikes vägbefordran borde låta mottagarexemplaret av fraktsedeln få motsvarande funktion, något som i många fall kunde vara motiverat. Detta är i synnerhet händelsen om – såsom för närvarande ofta sker – mottagaren erlägger efterkravsbelopp redan då fraktsedelsexemplar lämnas till honom och inte först då godset lämnas ut. Å andra sidan måste man komma ihåg att bilfraktsedeln sedan länge allmänt betraktats som en handling av ringa rättslig betydelse, och man bör därför vara försiktig med att lagstiftningsvägen knyta rättsverkningar till fraktsedeln, som inte visat sig påkallade av det praktiska behovet.

Med beaktande av dessa synpunkter har utredningen funnit det rimligt, att parter, som i detta avseende vill att samma ordning skall tillämpas som vid internationell vägbefordran och vid järnvägsbefordran, skall kunna uppnå detta genom att välja "Inrikes-CMR"-fraktsedeln. Enligt 8 § tredje stycket skall för sådan fraktsedel i bl. a. det hänseende som nu är i fråga gälla samma regler som vid internationell befordran. Vad beträffar inrikes bilfraktsedlar av annat slag har utredningen däremot på nyss anförda skäl funnit att några särskilda rättsverkningar inte bör förknippas med mottagarens förvärv av fraktsedelsexemplar som åtföljer godset. Vill mottagaren vid inrikes befordran inträda i fraktavtalet har han således – om "Inrikes-CMR"-fraktsedel inte användes – i normalfallet, dvs. då godset kommit fram till bestämmelseorten, att begära att få det utlämnat. Har godset bevisligen gått förlorat eller har det ej kommit fram vid leveransfristens utgång och kräver mottagaren på grund därav ersättning av fraktföraren, är sådant krav även vid inrikes befordran att jämställa med krav att få ut godset, såvitt angår frågan om mottagarens inträde i fraktavtalet.

Eftersom mottagaren, när det gäller inrikes befordran utan "Inrikes-CMR"-fraktsedel, inte genom förvärv av fraktsedelsexemplar som åtföljer godset kan bringa avsändarens rätt att förfoga över godset att upphöra, torde mottagaren inte ha något egentligt intresse av ett separat förvärv av detta fraktsedelsexemplar. Det kan heller inte förväntas någon vilja från fraktförarens sida att lämna ut fraktsedelsexemplaret separat, eftersom mottagaren, även om han tar emot detta, inte härigenom inträder i fraktavtalet och således inte blir förpliktad att ta emot godset eller betala kostnader. Till följd härav har i paragrafens första stycke inte omnämnts någon rätt för mottagaren att kräva utlämnande av fraktsedelsexemplar som åtföljer godset, såvitt gäller inrikes befordran utan "Inrikes-CMR"-fraktsedel.

Genom fraktsedeln får mottagaren upplysningar om bl. a. hur mycket gods som avsänts, när det avsänts och i vilket skick det varit vid avsändandet. Självfallet skall därför även vid inrikes befordran med annan fraktsedel än "Inrikes-CMR"-fraktsedel mottagaren ha rätt att få ut det fraktsedelsexemplar som åtföljer godset, därest han inträder som part i fraktavtalet. För att undvika oriktiga motsatsslut har därför i lagtexten som ett andra stycke insatts en bestämmelse av innebörd att mottagare, som inträder i fraktavtalet genom att begära att godset utlämnas, också skall ha rätt att få ut fraktsedelsexemplar som upprättats för att överlämnas till honom. Samma rätt bör givetvis tillkomma mottagare, som enligt reglerna därom inträder i fraktavtalet genom att begära att få ut ersättning för godset i stället för själva godset. Det har emellertid ansetts onödigt att tynga lagtexten med en uttrycklig förklaring härom. Uttrycket "få godset utlämnat" får alltså täcka även fallet att det i verkligheten är en surrogatprestation för godsets utlämnande som begärs.

Under de förutsättningar som anges i första stycket kan således mottagaren fordra, att fraktföraren fullgör vad han enligt fraktavtalet åtagit sig att prestera till mottagaren. För att mottagaren skall få inträda i de rättigheter, som fraktavtalet tillförsäkrar honom, gäller emellertid den ytterligare förutsättningen, att han också påtager sig de skyldigheter som påvilar honom enligt fraktavtalet. De skyldigheter som här kommer i fråga avser betalning av kostnader, som enligt fraktavtalet skall påföras mottagaren.

Detta anges i tredje styckets första punkt och gäller för såväl internationell som inrikes befordran.

Mottagarens betalningsskyldighet torde i praktiken oftast fullgöras i samband med att han mottager det fraktsedelsexemplar som åtföljt godset. Man säger att mottagaren "inlöser fraktsedeln". Även om mottagaren anlitar annan form för sitt inträde i fraktavtalet, är han emellertid skyldig att betala vad fraktföraren enligt fraktavtalet har att fordra av honom. Detta gäller enligt konventionen otvivelaktigt också när mottagaren, t. ex. då godset gått förlorat, vill inträda i fraktavtalet med anspråk på ersättning. Det kan tyckas vara en mindre ändamålsenlig ordning att mottagaren i sådana fall skall behöva göra inbetalningar till fraktföraren, vilka han ofta nog kan vara berättigad att återfå. Vad beträffar inrikes befordran har utredningen därför övervägt att göra vissa undantag i fråga om mottagarens betalningsskyldighet. Under de nordiska överläggningarna har emellertid önskemålet om en klar och för all vägbefordran gemensam regel i dessa avseenden dominerat. Utredningen har därför stannat för att föreslå att konventionens reglering på denna punkt ges motsvarande tillämpning på inrikes trafik.

Enligt konventionen omfattar mottagarens betalningsskyldighet det belopp, som fraktsedeln visar att han skall betala. Denna bestämmelse får tolkas så, att fraktsedelns innehåll är utslagsgivande för vad mottagaren skall betala för att få inträda i fraktavtalet. Den bör däremot inte uppfattas så, att erläggandet av denna "inträdesavgift" innebär en definitiv reglering av fraktförarens fordran hos mottagaren på grund av befordringen. Huruvida mottagaren slutligt skall stå för de kostnader som påförts honom i fraktsedeln är att avgöra bl. a. med hänsyn till bestämmelserna i art. 23 fjärde stycket, enligt vilka sådana kostnader helt eller delvis skall återbetalas om godset utsatts för realskada genom händelse, för vilken fraktföraren svarar. Uppenbarligen kan också andra omständigheter föranleda att mottagarens betalningsskyldighet slutligt skall bestämmas på annat sätt än som skett i fraktsedeln.

Som framgått av det sagda måste emellertid mottagaren, om han vill inträda i fraktavtalet, erlägga de belopp som påförts honom i fraktsedeln, ehuru han inte därigenom betages möjligheten att i förekommande fall återkräva det erlagda. Betalar mottagaren inte enligt fraktsedeln och ställer han inte heller säkerhet för betalningen, är fraktföraren inte skyldig att lämna ut godset.

Liksom internationell fraktsedel enligt 10 § första stycket i) och andra stycket b) och c) skall innehålla uppgifter om vad mottagaren skall betala, skall "Inrikes-CMR"-fraktsedeln enligt 9 § andra stycket förses med motsvarande uppgifter. Det är naturligt att samma regler gäller för dessa båda typer av fraktsedlar i det avseende som nu är i fråga. Vad beträffar andra fraktsedlar än de nu nämnda finns inga föreskrifter om att de skall innehålla uppgifter om vad mottagaren skall betala. Ingenting hindrar emellertid att sådana uppgifter ändå tas in i fraktsedeln. De fraktsedelsformulär som nu användes i inrikes biltrafik har regelmässigt särskilda utrymmen för dessa uppgifter, och belopp som sålunda införts i fraktsedeln bör tillerkännas vitsord, när det gäller att fastställa vad mottagaren skall betala vid inträdet i fraktavtalet. Till skillnad från vad som är fallet beträffande internationell fraktsedel och "Inrikes-CMR"-fraktsedel kan emellertid frånvaron av uppgift om mottagarens betalningsskyldighet när det gäller annan fraktsedel inte föranleda till att mottagaren skall anses ha rätt att fordra fullgörande av fraktavtalet utan att själv erlägga något vederlag. I sådant fall skall mottagaren anses skyldig att betala de kostnader, som fraktföraren på annat sätt än genom fraktsedel visar att mottagaren enligt fraktavtalet skall stå för. Motsvarande gäller när fraktsedel över huvud taget inte upprättats. Liksom eljest omfattar emellertid mottagarens betalningsskyldighet endast belopp som enligt fraktavtalet skall betalas av honom. Belopp, som enligt fraktavtalet skall erläggas av avsändaren men som fraktföraren inte upp-

burit hos denne, kan inte i stället utkrävas av mottagaren.

Om mottagaren inte betalar vad fraktföraren har att fordra enligt fraktsedeln eller, vid inrikes befordran utan "Inrikes-CMR"-fraktsedel, enligt annat bevis om fraktavtalets innehåll och inte heller ställer säkerhet för betalningen, är fraktföraren som sagt inte skyldig att lämna ut godset. Den situation som därvid uppstår bör bedömas enligt reglerna i 22 § om mottagarens vägran att mottaga godset. Avsändaren får således i princip förfoga över godset. Detta fall bör skiljas från fallet att mottagaren, sedan han inträtt i fraktavtalet genom att betala ifrågavarande kostnader, vägrar att ta hand om godset. I sistnämnda fall får fraktföraren anses pliktig att för mottagarens räkning lägga upp godset eller, då så är påkallat, sälja det.[3]

Hinder för befordringens utförande

21 §

Som framgått av 17 § kan fraktavtalets innehåll ändras i efterhand. Ändring av fraktavtalet enligt nämnda paragraf kan dock äga rum endast om avsändaren, eller i visst fall mottagaren, frivilligt tar initiativ därtill. Det kan emellertid också inträffa att omständigheterna tvingar fram en ändring av fraktavtalet utan att varuhavaren uttryckt önskemål därom och kanske mot hans vilja. Närmare regler härom ges i 21 och 22 §§.

I 21 § behandlas fallet att det från början förelegat eller under befordringen uppkommit något förhållande, som gör det omöjligt att transportera godset till bestämmelseorten på det sätt som parterna avtalat. Paragrafen återger innehållet i CMR art. 14.

Som hinder mot att på avtalat sätt transportera godset till bestämmelseorten kan en mångfald omständigheter uppträda. Till sina verkningar kan dessa befordringshinder vara av två slag, antingen absoluta eller relativa. Ett absolut befordringshinder gör det helt uteslutet att transportera godset till den avsedda bestämmelseorten. Som exempel på sådana befordringshinder må nämnas att förbud råder att utföra godset ur avsändarlandet eller införa det i mottagarlandet eller att godset blivit så svårt skadat att den fortsatta befordringen inte kan genomföras. Ett relativt befordringshinder föreligger när det väl är omöjligt att genomföra befordringen på avtalat sätt men inte uteslutet att, t. ex. på en omväg, nå bestämmelseorten. En sådan verkan kan bl. a. lokala trafikhinder (översvämning, broras, isläggning) tänkas få.

När fraktföraren konstaterat att befordringshinder föreligger, skall han, oavsett om hindret är absolut eller relativt, begära anvisning från den som äger förfoga över godset. Fraktföraren skall således vända sig till avsändaren utom då denne överlåtit förfoganderätten enligt 17 § tredje stycket eller förfoganderätten upphört enligt 17 § andra stycket. Har fraktföraren som svar på sin begäran erhållit anvisning, är han emellertid, såvitt angår internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel, inte berättigad att utan vidare prövning följa denna. Principen att mottagare, som förvärvat det första exemplaret av fraktsedeln mot erläggande av köpeskilling för varan, skall vara skyddad mot att avsändaren därefter förfogar över godset, måste nämligen innebära att den förfogandeberättigade inte heller vid befordringshinder får ändra fraktavtalet, om han inte förmår visa upp det första exemplaret av fraktsedeln.

Det kan därför, bl. a. av nämnda skäl, inträffa att fraktföraren inte erhåller någon anvisning som han bör efterkomma. Gäller det ett absolut befordringshinder, bör han då förfara i enlighet med reglerna i 24 och 25 §§.

Är det däremot fråga om ett relativt befordringshinder, åligger det fraktföraren, när han inte inom skälig tid erhållit anvisning, att själv besluta de åtgärder som bäst tillgodoser varuhavarens intressen. Härvid kan fraktföraren ibland ställas inför besvärliga avgöranden. Det är självfallet i och för sig

[3] Jfr 55 § järnvägstrafikstadgan.

önskvärt att fraktföraren försöker handla så, att han inte äventyrar den rätt till godset, vilken kan tillkomma mottagare som mot erläggande av köpeskilling förvärvat det första exemplaret av fraktsedeln. Emellertid torde fraktföraren oftast inte känna till om någon överlåtelse av detta fraktsedelsexemplar skett. Fraktföraren måste därför få utgå från att den som enligt 17 § formellt är berättigad att förfoga över godset också skulle ha ägt att vidta de dispositioner över detta, vilka fraktföraren på hans vägnar beslutar om. Det bör således vara möjligt för fraktföraren att – t. ex. då befordringshindret uppstått alldeles i början av befordringen – återsända godset till avsändaren utan att därigenom ådraga sig skadeståndsskyldighet gentemot mottagare som betalat mot dokument. Emellertid ligger det i sakens natur att fraktföraren måste vara återhållsam med åtgärder, som innebär en väsentlig ändring av fraktavtalet.

I andra fall än som nyss nämnts torde fraktföraren, trots frånvaron av uttryckliga skadeståndsbestämmelser, bli skyldig att ersätta mottagaren hans skada, om fraktföraren följer anvisning från annan än mottagaren, trots att denne mot betalning av köpeskillingen förvärvat det första fraktsedelsexemplaret. Uttryckliga skadeståndsbestämmelser saknades fram till år 1956 i detta hänseende också i det internationella järnvägsfördraget. Inte desto mindre var skadeståndsplikten allmänt erkänd i doktrin och domstolspraxis.[1]

Hinder för utlämning

22 §

I förevarande paragraf behandlas fallet att det efter godsets ankomst till bestämmelseorten visar sig finnas hinder för godsets utlämning till mottagaren. Paragrafen återger innehållet i CMR art. 15.

Hinder för utlämning av godset kan vara av skiftande slag. Ibland kan mottagaren inte anträffas till följd av bristfälliga eller oriktiga adressuppgifter eller därför att han flyttat, rest bort eller avlidit. Anträffas mottagaren, kan hinder för utlämningen likväl möta genom att mottagaren inte vill ta emot godset. Även om mottagaren i och för sig är beredd att ta emot godset, kan utlämningen omöjliggöras genom t. ex. strejk eller genom att myndighet förbjuder utlämningen. För att reglerna om utlämningshinder skall kunna tillämpas på sistnämnda fall krävs emellertid att myndighetens ingripande inte utesluter möjligheten att godset disponeras på annat sätt än för utlämning till mottagaren. Går myndighetens åtgärd ut på beslag, konfiskation eller förstöring av godset är det inte fråga om ett utlämningshinder i den mening som här avses. Kan det redan före godsets ankomst till bestämmelseorten slås fast att utlämning inte kommer att kunna äga rum, är 21 § enligt sin ordalydelse tillämplig.

När fraktföraren efter godsets ankomst till bestämmelseorten konstaterat, att det föreligger hinder för godsets utlämnande, skall han underrätta *avsändaren* om hindret och begära anvisning från denne. Ofta kan avsändaren vara i stånd att undanröja utlämningshindret, t. ex. genom att lämna kompletterande upplysningar om mottagarens adress, påverka mottagaren att ta emot godset eller förete handlingar som gör det möjligt för myndigheterna att tillåta utlämningen av godset. Avsändarens handlingsmöjligheter är emellertid inte begränsade till att sålunda möjliggöra att det gällande fraktavtalet genomförs. Han kan också lämna anvisningar som innefattar ändring av fraktavtalet.

Har fraktföraren med anledning av utlämningshinder begärt anvisning av avsändaren, är denne således enligt förevarande bestämmelser berättigad att disponera över godset. Emellertid lämnar även andra lagrum till synes möjligheter att träffa dispositioner över godset i denna situation. De bestämmelser som härvidlag kan bli aktuella är stadgandena i

1) 17 § första stycket om avsändarens förfoganderätt,

[1] Se Nánássy s. 481.

2) 17 § tredje stycket om mottagarens förfoganderätt, och

3) 17 § andra stycket om mottagarens anvisningsrätt.

Avsändarens förfoganderätt enligt 17 § första stycket och hans anvisningsrätt enligt 22 § täcker till väsentlig del varandra, och det kan ibland vara en smaksak om avsändaren vill åberopa det förra eller det senare lagrummet som grund för sin behörighet att disponera över godset. Användningsområdet för anvisningsrätten är emellertid såtillvida mera begränsat än användningsområdet för förfoganderätten som utnyttjandet av anvisningsrätten förutsätter en begäran från fraktföraren om anvisning, medan avsändaren på eget initiativ kan ta förfoganderätten i anspråk. Å andra sidan är användningsområdet för anvisningsrätten på så sätt mera vidsträckt, att anvisningsrätten i visst fall kan utövas utan att det första exemplaret av fraktsedeln visas upp. Detta gäller när mottagaren vägrat att ta emot godset.[1] I detta fall föreligger ingen anledning att ta hänsyn till eventualiteten att mottagaren betalt köpeskilling för godset mot att han erhållit det första exemplaret av fraktsedeln. I alla övriga fall av utlämningshinder vid internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel skall däremot fraktföraren räkna med att sådan betalning mot dokument som nyss nämnts kan ha ägt rum och skall därför inte följa anvisning som avsändaren lämnar utan att framlägga det första exemplaret av fraktsedeln, om anvisningens utförande kan äventyra mottagarens rätt.

När det gäller förhållandet mellan avsändarens anvisningsrätt enligt 22 § första stycket och mottagarens förfoganderätt enligt 17 § tredje stycket bör man skilja mellan två huvudfall. Det ena av dessa inträffar när mottagaren redan före utlämningshindrets uppkomst gjort bruk av sin förfoganderätt till att ange ny mottagare. Har den ursprunglige mottagaren gjort detta och sålunda så att säga inträtt i fraktavtalet på avsändarsidan, är den ursprunglige avsändaren inte längre aktuell i sammanhanget. I hans ställe träder vid tillämpningen av 22 § första stycket den ursprunglige mottagaren och som mottagare betraktas den nye mottagaren. Detta fastslås uttryckligen i paragrafens tredje stycke. I förevarande fall skall således fraktföraren vid utlämningshinder begära anvisning från den ursprunglige mottagaren. Meddelar denne anvisning som kan befaras äventyra den nye mottagarens rätt, är fraktföraren vid internationell befordran eller befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel inte skyldig att efterkomma anvisningen, såvida inte den ursprunglige mottagaren framlägger det första exemplaret av fraktsedeln eller också den nye mottagaren vägrar att ta emot godset.

Det andra huvudfallet kännetecknas av att mottagaren vid tidpunkten för utlämningshindrets uppkomst inte begagnat sig av sin förfoganderätt. I detta fall innehar således både avsändaren och mottagaren sina ursprungliga positioner i fraktavtalet. Ehuru det genom fraktsedelns innehåll är fraktföraren bekant att den formella förfoganderätten tillkommer mottagaren, skall han även i detta fall begära anvisning från avsändaren. Består utlämningshindret i att mottagaren vägrat mottaga godset, kan fraktföraren utan vidare följa avsändarens anvisning. Vid andra utlämningshinder skall däremot fraktföraren, såvitt gäller internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel, inte efterkomma anvisning från avsändaren utan att denne framlägger det första exemplaret av fraktsedeln, om utförandet av anvisningen äventyrar mottagarens rätt. Har avsändaren överlåtit det första exemplaret av fraktsedeln till mottagaren, kan han således inte få någon anvisning med nämnda innebörd godtagen av fraktföraren. Däremot torde ingenting hindra att mottagaren i detta läge lämnar anvisningar med stöd av sin förfoganderätt. Skulle avsändaren alltjämt vara i besittning av det första exemplaret av fraktsedeln, kan mottagaren inte utöva sin förfoganderätt. Såvitt konventionens ordalydelse ger vid handen kan i stället avsändaren ge anvisningar med stöd av förevarande bestämmelser, oak-

[1] Om innebörden av detta uttryck, se s. 86.

tat förfoganderätten enligt 17 § inte tillkommer honom.

Det återstår att undersöka huruvida någon konkurrens kan uppstå mellan avsändarens anvisningsrätt enligt 22 § och mottagarens anvisningsrätt enligt 17 § andra stycket. Sistnämnda rätt uppkommer i och med att mottagaren genom att överta det andra exemplaret av fraktsedeln eller genom någon därmed likställd åtgärd inträder i fraktavtalet på mottagarsidan. Samtidigt som denna rätt uppkommer, utsläckes följdriktigt avsändarens förfoganderätt. Det förefaller anmärkningsvärt, om avsändaren trots mottagarens inträde i fraktavtalet och förfoganderättens utslocknande skulle kunna disponera över godset genom anvisningar enligt denna paragraf.

Svaret på detta spörsmål beror uppenbarligen på hur man skall tolka konventionens uttryck "empêchements à la livraison".[2] Detta kan tydas antingen så, att det avser hinder mot mottagarens inträde i fraktavtalet, eller så, att man endast skall fästa avseende vid att utlämnandet av själva godset faktiskt inte kan komma till stånd. Den senare tolkningen har ett visst stöd i konventionens ordalydelse men förutsätter att det skall vara tillåtet för mottagare som inträtt i fraktavtalet att åter träda ut (jfr s. 80). Motsvarande uttryckssätt inom järnvägsrätten har också allmänt uppfattats så, att järnvägen inte skall begära anvisning från avsändaren för den händelse godset faktiskt inte kan utlämnas, trots att mottagaren inträtt i fraktavtalet.[3] Efter mottagarens inträde i fraktavtalet blir således frågan hur järnvägen skall förfara med godset en angelägenhet uteslutande mellan mottagaren och järnvägen. Enligt utredningens mening måste man antaga att denna lösning är åsyftad också i CMR. Har mottagaren inträtt i fraktavtalet och därmed förvärvat anvisningsrätt enligt 17 § andra stycket, måste detta anses utesluta möjligheten för avsändaren att enligt 22 § lämna anvisningar beträffande gods som trots mottagarens inträde i fraktavtalet är kvar i fraktförarens besittning.

Om fraktföraren inte redan begärt anvisning från avsändaren, när mottagaren inträder i fraktavtalet, skall han således enligt det sagda inte framställa någon sådan begäran. Har åter fraktföraren redan begärt anvisning från avsändaren när mottagaren inträder i fraktavtalet, får avsändarens anvisningsrätt vika för mottagarens rätt. Innan mottagaren inträtt i fraktavtalet kan emellertid avsändaren med stöd av anvisningsrätten beröva honom hans ställning som mottagare. Så länge detta inte skett står det mottagaren fritt att trots tidigare vägran inträda i fraktavtalet. Detta stadgas uttryckligen i konventionen, och stadgandet återges i andra stycket av förevarande paragraf.

Konventionstextens formulering på denna punkt kan möjligen ge intryck av att stadgandet endast avser reglering av det fall då utlämningshindret bestått i att mottagaren till en början vägrat att ta emot godset. En närmare granskning av konventionstexten ger emellertid vid handen, att stadgandet måste anses tillämpligt på alla former av utlämningshinder. Uttrycket "même s'il a refusé la marchandise, le destinataire peut toujours en demander la livraison" (even if he has refused the goods, the consignee may nevertheless require delivery) måste innebära att mottagaren, så länge inte avsändaren lämnat en däremot stridande anvisning, har rätt att få ut godset, till och med om han själv orsakat hindret genom att vägra att ta emot godset och givetvis så mycket mera om hindret inte berott på honom. Att stadgandet bör förstås på detta sätt blir än klarare, om man jämför det med motsvarande stadgande i CIM och dettas tillkomsthistoria.[4]

Under remissbehandlingen av utredningens tidigare betänkande framfördes bl. a. synpunkten att bestämmelserna i andra stycket uttryckte en självklarhet och att det därför enbart verkade förvillande att ta upp dem i lagtexten. Emellertid är det enligt

[2] Den engelska texten lyder: "Where circumstances prevent delivery of the goods..."

[3] CIM art. 25, jfr Nánássy s. 326 f, 494, Nánássy–Wick s. 178, Jensen s. 133, jfr också järnvägstrafikstadgan 55 §.

[4] Se härom Nánássy s. 498 ff.

utredningens mening långt ifrån någon självklarhet, att mottagaren skall vara berättigad att få ut godset trots att han tidigare vägrat att ta emot det. I själva verket kan det ifrågasättas, om inte regeln alltför mycket gynnar mottagaren på avsändarens bekostnad. Den senare kan nämligen lätt komma i en svår situation. Antag t. ex. att avsändaren, sedan mottagaren vägrat att ta emot godset, lyckas finna en tredje man som köper godset men att detta, innan det hinner omdestineras till den nye köparen, begärs utlämnat av den ursprunglige mottagaren. Hänsynen till avsändaren torde här kräva åtminstone att han genom ett klart lagstadgande får uppmärksamheten fäst på de risker, han löper i den angivna situationen.

Av anvisning föranledda kostnader

23 §

Som framgått av 21 och 22 §§ är fraktföraren, när befordrings- eller utlämningshinder uppkommit, skyldig att begära anvisning från varuhavaren. Därigenom betungas fraktföraren med vissa kostnader. Likaledes kan utförandet av erhållna anvisningar regelmässigt förutsättas medföra kostnader för fraktföraren. Enligt första stycket av konventionens art. 16 gäller som huvudregel, att fraktföraren är berättigad till ersättning för båda dessa slag av kostnader.

Konventionens här återgivna bestämmelser fastslår endast att fraktföraren är berättigad till ersättning för nämnda kostnader men anger inte närmare vem som är skyldig att utge ersättningen. I flertalet fall torde det emellertid utan vidare vara klart vem som skall betala ersättningen. Sålunda torde det inte råda något tvivel om att fraktföraren kan kräva ersättning av den som meddelar anvisningen och i förekommande fall vägra att efterkomma anvisningen innan ersättningen erlagts. Det kan nämligen inte antagas vara åsyftat, att den som meddelar anvisning enligt 21 eller 22 § generellt sett skall ha en mera gynnad ställning än den som lämnar anvisning med stöd av 17 §.

Varuhavarens skyldighet att ersätta fraktföraren hans kostnader för att inhämta och utföra anvisning gäller i och för sig även när varuhavaren är helt utan skuld till befordrings- eller utlämningshindrets uppkomst. Ersättningsskyldigheten bortfaller dock om hindret vållats av fraktföraren. Likaså är varuhavaren utan ansvar för kostnad som eljest uppkommer genom vållande på fraktförarens sida. Det måste emellertid in dubio ankomma på varuhavaren att visa, att viss kostnad har sin grund i vållande på fraktförarens sida.

Enligt ordalydelsen i konventionstexten – och det med denna överensstämmande lagförslaget – gäller förevarande ersättningsbestämmelser, förutom kostnaden för inhämtande av anvisning, endast kostnaderna för utförande av erhållen anvisning. Det måste emellertid vara alldeles klart, att ifrågavarande ersättningsregler kan ges motsvarande tillämpning exempelvis då fraktföraren ådragit sig ökade kostnader genom att med anledning av uppkommet befordringshinder på eget initiativ transportera godset till bestämmelseorten på en omväg.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

24 §

När ett absolut befordringshinder eller utlämningshinder yppat sig, skall fraktföraren enligt 21 respektive 22 § begära anvisning från den som har förfoganderätten över godset, respektive från avsändaren. När det gäller internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel skall emellertid fraktföraren, som framgått av vad som sagts under 21 och 22 §§, i annat fall än då mottagaren vägrat att ta emot godset inte följa anvisning, som äventyrar mottagarens rätt, om inte det första exemplaret av fraktsedeln framlägges. Härav följer att det stundom kan vara omöjligt för fraktföraren att erhålla någon godtagbar anvisning. Även när en sådan i och för sig kan erhållas, skulle det ofta nog innebära ett orimligt hinder för fraktförarens verksamhet om han skulle nöd-

gas att fortlöpande hålla sig beredd att utföra en väntad anvisning. I denna paragraf, som motsvarar art. 16 andra stycket i konventionen, stadgas därför att fraktföraren vid de hinder som nu nämnts är berättigad att genast lossa godset.

I och med att godset lossats, skall befordringen anses vara avslutad. Detta innebär att fraktföraren inte längre svarar för godset i enlighet med reglerna i 4 kap. om det egentliga fraktföraransvaret. Självfallet blir emellertid fraktföraren inte i och med lossningen befriad från varje ansvar för godset. Han har att antingen själv förvara godset eller uppdra förvaringen åt tredje man. I förra fallet svarar fraktföraren gentemot varuhavaren i enlighet med allmänna regler om deposition. I det senare fallet kan fraktföraren göras ansvarig för skada som drabbar godset under förvaringen endast under förutsättning att han brustit i omsorg vid valet av den tredje man, åt vilken han anförtrott förvaringen av godset.

Genom att godset lossas och upplägges till förvaring förvandlas således fraktavtalet till ett depositionsförhållande. Det är därvid inte utan vidare klart vem som får ställningen av deponent. Konventionens avfattning på denna punkt är föga upplysande; den franska texten säger endast att lossningen av godset sker "pour le compte de l'ayant droit". Så mycket lär emellertid kunna sägas, att rätten att utfå godset från depositarien tillkommer samma person som skulle ha ägt föra ersättningstalan mot fraktföraren, om godset i stället gått förlorat genom händelse för vilken fraktföraren svarar.

Med detta konstaterande är emellertid i och för sig inte så mycket vunnet, eftersom CMR inte innehåller några uttryckliga regler om vem som äger rätt att föra ersättningstalan mot fraktföraren. Sådana regler finns emellertid i CIM (art. 42), och likheterna i uppbyggnaden av CIM och CMR gör det berättigat att antaga att en motsvarande tillämpning är avsedd vad beträffar CMR.

I enlighet härmed bör som berättigade att få ut det deponerade godset endast komma i fråga avsändaren, mottagaren eller någon som inträtt i avsändarens eller mottagarens rätt. När det gäller att avgöra, huruvida rätten att få ut det deponerade godset tillkommer avsändaren eller mottagaren, torde man till en början kunna konstatera att denna rätt bör tillkomma mottagaren, om denne, såvitt angår internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel, kommit i besittning av det andra exemplaret av fraktsedeln eller, vilket gäller även annan befordran, kan framställa krav med stöd av 20 § första stycket. Likaledes torde mottagaren kunna göra anspråk på det deponerade godset, om han är förfogandeberättigad enligt 17 § tredje stycket och, vid internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel, dessutom är i besittning av det första exemplaret av fraktsedeln. På motsvarande sätt bör avsändaren ha rätt att få ut godset, om förfoganderätten tillkommer honom och han, vid internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel, dessutom är i besittning av det första exemplaret av fraktsedeln. Även utan besittning av detta fraktsedelsexemplar bör den förfogandeberättigade avsändaren kunna få ut godset, om han visar sig ha mottagarens medgivande till detta. På motsvarande sätt bör den förfogandeberättigade mottagaren även vid internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel ha rätt att få ut godset, trots att han saknar det första exemplaret av fraktsedeln, om medgivande av avsändaren finns. Skulle mottagaren ha utnyttjat förfoganderätten till att ange ny mottagare, bör hans medgivande fordras i stället för avsändarens. Vad slutligen beträffar det i 22 § första stycket avsedda fallet att mottagaren vägrat mottaga godset, bör avsändaren kunna begära godset utlämnat utan att behöva åberopa andra förhållanden än mottagarens vägran.

Beträffande rätten att få ut gods som upplagts till förvaring enligt denna paragraf gäller i övrigt likartade regler som beträffande mottagarens rätt att få ut gods enligt 20 §. Godset kan således, även om det är i tredje mans besittning, hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren äger

fordra enligt fraktavtalet. Vid oenighet om storleken av dessa belopp gäller vid internationell befordran och befordran med "Inrikes-CMR"-fraktsedel vad fraktsedeln utvisar. Retentionsrätten kan emellertid också göras gällande i fråga om krav på ersättning för kostnader som uppkommit till följd av befordrings- eller utlämningshindret, såsom kostnaden för inhämtande av anvisning eller kostnaden för förvaring av godset.

Bestämmelser härom lämnas i paragrafens sista punkt, vilken utformats i överensstämmelse med motsvarande avsnitt av konventionstexten. Det har ibland gjorts gällande att denna text, utöver vad som nyss angivits, skulle vara menad att utsäga, att fraktföraren är berättigad till full frakt även när han till följd av befordringshinder endast delvis utfört transporten. Utredningen vill därför framhålla, att den med den föreslagna formuleringen ingalunda avsett att för inrikesbefordringarnas del införa någon regel om att full frakt skall utgå i nämnda fall. Vad beträffar spörsmålet om beräkningen av frakten när transporten avbrutits utan att bestämmelseorten nåtts, synes den svenska rätten som en allmän princip ha accepterat att frakten in dubio skall beräknas med hänsyn till den tillryggalagda sträckan.[1] Någon ändring härvidlag vill utredningen således inte föreslå. Det är utredningens övertygelse, att man inte heller i konventionstexten skall intolka någon regel om rätt för fraktföraren att erhålla full frakt för befordran som endast delvis verkställts. Hade konventionens upphovsmän haft för avsikt att införa en regel som så klart avviker från den inom övrig frakträtt accepterade principen om avståndsfrakt, skulle de helt säkert ha låtit den komma till ett tydligare uttryck. Att en sådan regel i vart fall inte accepterats av biltransportmarknadens parter framgår av att den internationella vägtransportunionen och den internationella handelskammaren i sitt gemensamma förslag till revision av CMR upptagit en bestämmelse, i vilken principen att frakt skall utgå i proportion till den tillryggalagda sträckan uttryckligen fastslås.[2]

Om fraktföraren anser sig berättigad till hela det belopp som anges i fraktsedeln, har han emellertid otvivelaktigt möjlighet att hålla godset inne till dess betalning skett eller han genom rättsligt avgörande befunnits sakna rätt till betalning. På grund härav torde han ofta kunna framtvinga betalning. Denna får emellertid inte ses som en slutlig reglering av mellanhavandet. Det belopp som varuhavaren erlagt för att få ut godset kan han tänkas vara berättigad att åtminstone delvis återfå. Så kan t. ex. vara fallet när han ersatt fraktföraren kostnaderna för inhämtande av anvisning och för förvaring av godset men det sedermera styrkes att det hinder som orsakat dessa kostnader vållats av fraktföraren.

25 §

Den i 24 § anvisade möjligheten för fraktföraren att vid absolut befordringshinder eller utlämningshinder fullgöra fraktavtalet genom att upplägga godset till förvaring innebär inte alltid ett ändamålsenligt tillvägagångssätt. Om godset inte tål förvaring eller om förvaringen skulle vara alltför kostsam i förhållande till godsets värde, skulle godsets uppläggning till förvaring medföra menliga ekonomiska följder. Dessa skulle ofta drabba fraktföraren genom att dennes möjligheter att få täckning för sina kostnader i godsets värde skulle minska. Enligt konventionen (art. 16 tredje stycket första punkten) skall fraktföraren därför vara berättigad att sälja godset utan att behöva invänta anvisning, förutsatt att det är fråga om lättfördärvligt gods, gods vars tillstånd eljest påkallar försäljning eller gods, för vilket förvaringskostnaderna inte skulle stå i rimlig proportion till dess värde.

Denna regel föreslås bli tillämplig också på inrikes befordran. Den återges i paragrafens första punkt och är utformad i nära anslutning till konventionstexten. Detta medför

[1] Se Schmidt s. 110, Grönfors s. 94, jfr NJA 1947 s. 539.

[2] Joint proposals for partial revision submitted by the International Road Transport Union and the International Chamber of Commerce, s. 5.

att den formellt framträder som en regel avsedd att uteslutande främja fraktförarens intressen. Det synes därför angeläget att påpeka, att fraktföraren i de fall som nyss nämnts kan ha anledning att föranstalta om försäljning av godset även om åtgärden inte är påkallad av hänsyn till hans egna intressen. I fraktförarens allmänna skyldighet att ta vård om godset måste nämligen också anses ingå förpliktelsen att handla så, att varuhavaren inte onödigtvis drabbas av förluster till följd av befordrings- eller utlämningshindret. Underlåtenhet att i tid sälja godset kan på denna grund medföra skadeståndsskyldighet för fraktföraren.

En omedelbar försäljning av gods kan som nämnts komma i fråga endast beträffande gods som av vissa skäl inte lämpar sig för förvaring. När det gäller annat gods måste fraktföraren till en början avvakta varuhavarens anvisning. Erhåller han emellertid inte inom skälig tid någon anvisning som han får anses vara skyldig att efterkomma, är han oavsett godsets art berättigad att sälja det. Detta framgår av paragrafens andra punkt.

Nämnda regel erbjuder fraktföraren en generell möjlighet att undgå ytterligare besvär och kostnader för godsets förvaring. Den öppnar också möjlighet för honom att göra sig betald för sina kostnader. Som framgår av paragrafens sista stycke har han nämligen rätt att ur köpeskillingen för det sålda godset tillgodogöra sig de belopp som omfattas av retentionsrätten enligt 24 § sista punkten.

Man kan således säga, att fraktföraren i detta speciella fall har panträtt i godset. Emellertid får fraktföraren enligt paragrafens sista stycke tillgodogöra sig ersättning ur köpeskillingen endast för kostnad som åvilar det försålda godset samt – självfallet – för försäljningskostnaden. Under rubriken panträtt föreskrives i 4 § av ansvars- och befordringsbestämmelserna för de större biltransportföretagen, att fraktföraren tillförsäkras panträtt i gods, som innehas av fraktföraren eller av tredje man eller eljest är under fraktförarens kontroll, dels för alla på godset vilande kostnader – speditionsarvode och lagerhyra däri inräknade – och dels för fraktförarens samtliga övriga fordringar hos uppdragsgivaren. Denna panträtt går som synes vida längre än den av utredningen föreslagna, bl. a. på så sätt att godset häftar även för sådana fordringar som uppkommit utan samband med befordringen av det ifrågavarande godset. En tillämpning av villkoret i fråga synes kunna leda till att en köpeskilling, som skolat redovisas till mottagaren, i sin helhet åtgår till att täcka fraktförarens fordringar på grund av tidigare affärsförbindelser med avsändaren. En sådan ordning kan inte accepteras. Godset bör aldrig kunna belastas med andra kostnader än sådana som hänför sig till just detta gods.[1] Pantavtal som ger fraktföraren rätt att göra sig betald ur godset i vidare omfattning än som framgår av sista stycket av denna paragraf är, såvitt angår internationell befordran, ogiltigt enligt 5 §. Detsamma bör regelmässigt vara fallet vid inrikes befordran.

I fråga om gods som inte är av den i första stycket första punkten nämnda beskaffenheten får fraktföraren som sagt inte gripa till försäljning förrän varuhavaren haft viss tid på sig att meddela anvisning. Något mera exakt mått på längden av denna tid lämnas inte i konventionen; det talas där endast om "un délai raisonnable". Anledningen till att fristens längd inte bestämts närmare är självfallet svårigheten att finna ett mått som passar för de från fall till fall växlande omständigheterna. Dessa svårigheter har föranlett utredningen att inte heller beträffande inrikes befordran föreslå någon bestämd tidsfrist. I fråga om den ungefärliga längden av den tid efter vars förlopp fraktföraren i avsaknad av godtagbar anvisning får sälja godset kan som jämförelse nämnas, att försäljning vid inrikes järnvägsbefordran i motsvarande fall är tillåten efter 5 à 6 veckor från det järnvägen avsänt begäran om anvisning.[2] Med hänsyn till att betingelserna inom biltransportbranschen delvis är annor-

[1] Denna princip kommer också till uttryck i järnvägstrafikstadgan 74 §.

[2] Se 53 och 56 §§ järnvägstrafikstadgan, jfr § 78 i 1925 års järnvägstrafikstadga.

lunda torde det emellertid enligt utredningens mening ofta vara befogat att här räkna med kortare tider.

Har godset sålts, skall fraktföraren efter avdrag av fraktkostnader, förvaringskostnader och andra kostnader som åvilar godset samt försäljningskostnaden redovisa köpeskillingen till varuhavaren. Berättigad att uppbära köpeskillingen är den som enligt 24 § skulle ha ägt få ut godset, om det inte hade sålts. Skulle köpeskillingen inte fullt ut täcka fraktförarens fordran, har han rätt till ersättning för bristen. Man kan emellertid inte utan vidare utgå från att den som kan vara berättigad att uppbära nettobeloppet av köpeskillingen, om ett sådant uppstår, också skall vara skyldig att ersätta bristen, om en sådan i stället uppkommer. Krav på ersättning torde sålunda kunna riktas mot mottagaren endast under förutsättning att han inträtt i fraktavtalet, antingen på mottagarsidan genom förvärv av det andra exemplaret av internationell eller "Inrikes-CMR"-fraktsedel eller med stöd av 20 § första stycket eller också på avsändarsidan genom att, i fall då rätten att förfoga över godset under befordringen överlåtits till honom genom anteckning i fraktsedeln, ta denna rätt i anspråk.

Beträffande förfarandet när godset skall säljas hänvisar konventionen till de interna reglerna i den stat, i vilken godset finns. Skall gods, som omfattas av ett avtal om internationell befordran, säljas i Sverige, skall försäljningen således ske enligt regler som gäller här. Utredningen har i sitt första betänkande lämnat förslag till sådana regler.[3] Dessa regler har satts i kraft genom CMR-lagen, i vilken de upptagits i 4 §. Reglerna, som i huvudsak innebär att offentlig auktion skall vara det normala sättet för försäljning, bör enligt utredningens mening ges tillämpning också på inrikes befordran.

Om gods, som omfattas av avtal om internationell befordran, skall säljas i främmande stat, skall enligt konventionen den statens regler gälla för försäljningen, även om svensk lag skulle vara tillämplig på befordringen som helhet. Också vid befordran som är underkastad reglerna om inrikes befordran kan det undantagsvis förekomma att godset säljes utomlands. Det är naturligt att försäljningen också i sådana fall sker med tillämpning av de interna reglerna i den stat där godset befinner sig. Genom en särskild föreskrift i andra styckets sista punkt fastslås, att försäljningen i de fall som nu nämnts skall ske i enlighet med vad som gäller i den stat där godset finns.

4 KAP. Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

26 §

I 4 kap. behandlas det "egentliga fraktföraransvaret". Härmed menas fraktförarens ansvar för ekonomisk skada som tillskyndas varuhavaren genom att godset går förlorat, minskas eller skadas, medan fraktföraren har det om hand för befordran, eller genom att det kommer fram för sent.

Omfattningen av det egentliga fraktföraransvaret anges i 26–28 §§ efter metoden att fraktföraren skall anses ansvarig, såvida han inte kan visa att en särskild *ansvarsfrihetsgrund* föreligger. I enlighet härmed beskrivs ansvaret i första stycket av denna paragraf principiellt som ett rent strikt ansvar. Stadgandet måste emellertid läsas tillsammans med dels paragrafens andra stycke och dels 27 §, på vilka ställen de olika ansvarsfrihetsgrunderna räknas upp.

Den bevisning som den skadelidande varuhavaren har att förebringa behöver i första hand endast inriktas på att klarlägga, att gods som fraktföraren mottagit till befordran inte kommit fram eller att det minskats eller skadats efter det att fraktföraren mottagit det till befordran men innan det utlämnats eller att utlämnandet ägt rum för sent. I fråga om minskning eller skada torde bevisningen regelmässigt få avse godsets mängd och tillstånd dels vid den tidpunkt då fraktföraren mottog godset till befordran, dels vid den tidpunkt då det utlämnades. Framgår

[3] Se vidare SOU 1966:36 s. 54 ff.

det av denna bevisning att godsets mängd eller tillstånd undergått en negativ förändring mellan dessa tidpunkter, erfordras inte någon närmare bevisning från varuhavarens sida om var och när minskningen eller skadan skett eller hur den gått till.

Förutom att visa att realskada eller dröjsmål inträffat har varuhavaren att visa, att han lidit ekonomisk skada samt att det föreligger orsakssammanhang mellan realskadan eller dröjsmålet och den ekonomiska skadan.

Har varuhavaren förebragt denna bevisning, skall fraktföraren anses ersättningsskyldig, såvida han inte kan visa att realskadan eller dröjsmålet beror av omständighet, för vilken fraktföraren enligt de särskilda ansvarsfrihetsgrunderna inte svarar.

I andra stycket av denna paragraf anges fyra ansvarsfrihetsgrunder. Envar av dessa kan fraktföraren åberopa för att få befrielse från ansvar såväl när det gäller realskada som när det gäller dröjsmål.

Enligt den första ansvarsfrihetsgrunden är fraktföraren fri från ansvar för realskada eller dröjsmål som orsakats av fel eller försummelse av "l'ayant droit" (the claimant). Tolkningen av detta uttryck har vållat mycket huvudbry (jfr den svenska prop. 1968: 132 s. 41 och den norska Ot. prop. nr 45/1967–68 s. 8 f). Det har bl. a. ifrågasatts att bestämmelsen skulle innebära, att fraktföraren kan undgå ansvar endast när den ersättningskrävande parten själv vållat den ifrågavarande skadan men däremot inte när det är den tredje parten i fraktavtalet som vållat skadan. Om avsändaren vållat viss skada, skulle således fraktföraren ha att svara för denna i fall mottagaren kräver honom på ersättning.

Konventionstexten är på denna punkt nära nog ordagrant hämtad från CIM art. 27 § 2. Det finns ingen anledning att antaga annat än att "l'ayant droit" i detta sammanhang är avsett att betyda detsamma i CMR som i CIM. Vad beträffar CIM synes det vara alldeles klart att "l'ayant droit" betyder den som har talerätten mot järnvägen enligt art. 42 § 3.[1] I CMR finns ingen uttrycklig reglering av rätten att föra talan. Den inbördes likheten mellan CMR:s och CIM:s regelsystem gör det emellertid berättigat att antaga, att de i CIM angivna principerna för talerätten är avsedda att komma till användning också när det gäller CMR. Man torde således kunna utgå från att CMR:s uttryck "l'ayant droit" i detta sammanhang betyder "den som har talerätten" och att, när det gäller att bestämma vem talerätten tillkommer, art. 42 § 3 i CIM kan tjäna till viss ledning.

Rätt att föra talan om ersättning med anledning av realskada eller dröjsmål vid befordran som faller under CMR bör i enlighet med det sagda tillkomma avsändaren, såvida inte mottagaren antingen inträtt i fraktavtalet eller också i enlighet med 17 § tredje stycket innehar rätten att förfoga över godset, i vilka fall talerätten bör tillkomma mottagaren.

För att fraktföraren med hjälp av denna ansvarsfrihetsgrund skall kunna fritaga sig från ansvar för realskada eller dröjsmål krävs för det första, att han visar att realskadan eller dröjsmålet orsakats av culpa från antingen avsändarens eller mottagarens sida. Fel eller försummelse av den som företrätt avsändaren eller mottagaren kan självfallet vara att likställa med avsändarens eller mottagarens egen culpa, men bortsett härifrån kan tredje mans culpösa beteende aldrig föranleda ansvarsfrihet enligt denna grund. Emellertid räcker det inte med att fraktföraren visar att realskadan eller dröjsmålet orsakats av avsändarens respektive mottagarens culpa. Att avsändaren vållat realskadan eller dröjsmålet kan vid ersättningstalan från mottagarens sida föranleda ansvarsbefrielse för fraktföraren endast om det var avsändaren som vid tidpunkten för felet eller försummelsen var fraktförarens motpart i den meningen att han hade talerätten. Har avsändaren vållat realskadan eller dröjsmålet, sedan talerätten övergått till mottagaren, är han i detta sammanhang att likställa med en tredje man. På motsvarande sätt är denna ansvars-

[1] Jfr Nánássy s. 526, Nánássy-Wick s. 187, Jensen s. 140.

frihetsgrund otillämplig för den händelse realskada eller dröjsmål vållats av mottagaren vid en tidpunkt då talerätten inte tillkom denne. Kan emellertid fraktföraren visa att realskada eller dröjsmål vållats av avsändaren, medan talerätten ännu tillkom denne, skall fraktföraren vara fri från ansvar inte bara i förhållande till avsändaren utan också i förhållande till mottagaren.

Enligt utredningens mening kan det således inte komma i fråga att tolka konventionstexten så, att mottagaren skulle vara berättigad till ersättning av fraktföraren för realskada eller dröjsmål som vållats av avsändaren genom åtgärd som han i och för sig ägt vidtaga som part i fraktavtalet eller genom försummelse att vidtaga åtgärd, vilken det ålegat honom som avtalspart att vidtaga. Det kan visserligen inte förnekas att ordvalet i den engelska konventionstexten (the claimant) ytligt sett ger intryck av att fraktföraren blir fri från ansvar endast om han visar att skadan vållats av den ersättningskrävande själv. Emellertid synes en sådan tolkning av konventionen inte ha föresvävat lagstiftarna i övriga fördragsstater att döma av de översättningar av konventionen som gjorts. I vart fall den tyskspråkiga översättningen, gemensam för Förbundsrepubliken Tyskland, Österrike och Schweiz, ger klart uttryck åt en motsatt uppfattning. Där talas nämligen om "ein Verschulden des Verfügungsberechtigten". Mindre entydiga är det italienska uttrycket "colpa dell'avente diritto" och det holländska "schuld van de rechthebbende", men också dessa uttryck är mera vidsträckta till sin innebörd än "den ersättningskrävande". Man torde inte heller i litteraturen kunna finna något uttalande som tyder på att ifrågavarande regel uppfattats som innebärande en garanti från fraktföraren att gentemot mottagaren svara för skada som vållats av avsändaren. Om regeln hade uppfattats så, hade den rimligen kommenterats som en nyhet, vilken saknar motsvarighet i övrig internationell transporträtt.

I prop. 1968:132 föreslogs att man i den svenska översättningen av konventionstexten skulle använda formuleringen "fel eller försummelse av den berättigade" och lämna åt rättstillämpningen att bestämma den närmare innebörden av detta uttryck. Detta förfaringssätt torde emellertid inte böra användas när det gäller inrikes befordran. Det synes utredningen angeläget att förutsättningarna för ansvar slås fast på ett otvetydigt sätt också på denna punkt.

Enligt gällande rätt är fraktföraren fri från ansvar för realskada eller dröjsmål, om han styrker sig vara fri från vållande därtill. Kan han styrka att den aktuella skadan vållats av avsändaren och således inte av honom själv, är han alltså utan vidare fri från ansvar, självfallet också gentemot mottagaren. Också enligt de ansvars- och befordringsbestämmelser, som antagits av de större transportföretagen och som i princip uppställer ett objektivt ansvar för fraktföraren, är fraktföraren fri från ansvar för realskada, som vållats genom "fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren eller deras ställföreträdare". Att fraktförarens möjlighet att åberopa avsändarens culpa som grund för ansvarsbefrielse skulle vara inskränkt till fall då avsändaren själv reser ersättningsanspråk framgår inte av villkorets formulering, och det tillämpas heller inte så i praktiken. På motsvarande sätt är frågan besvarad i järnvägstrafikstadgan.

Det kan, som redan framgått, enligt utredningens mening inte råda någon tvekan om att vägfraktavtalslagen bör inta samma ståndpunkt. Beträffande frågan hur detta skall komma till uttryck i lagtexten må erinras om att utredningen i 1966 års lagförslag använde lokutionen "fel eller försummelse av den som äger förfoga över godset". I föreliggande förslag användes emellertid begreppet "förfoganderätt" i en något mera inskränkt betydelse än tidigare; "förfoganderätten" säges upphöra i och med att den uppgivne mottagaren inträder som mottagare i fraktavtalet. De dispositioner mottagaren träffar med godset sedan han inträtt i fraktavtalet utgör således intet "förfogande" i denna mera tekniska mening. Det är därför inte längre alldeles korrekt att i detta sammanhang anknyta till förfoganderätten. Vållar mottaga-

ren realskada eller dröjsmål genom fel eller försummelse efter det han inträtt i fraktavtalet men innan godset faktiskt blivit utlämnat, är självfallet också detta ett förhållande som medför ansvarsfrihet för fraktföraren. Med den nu använda terminologin är emellertid mottagaren i detta läge inte "den som äger förfoga över godset". En vidsträcktare term måste här användas. Det ligger då närmast till hands att i anslutning till de danska och norska CMR-lagarna och den svenska konventionsöversättningen använda begreppet "den berättigade". Utredningen vill emellertid betona, att den avsett att begreppet "den berättigade" här skall innefatta inte bara den som faktiskt framställer ersättningsanspråket utan också den som enligt fraktavtalet var berättigad att handla vid den ifrågavarande tidpunkten men genom felaktigt eller uteblivet handlande orsakade realskadan eller dröjsmålet.

Den andra ansvarsfrihetsgrunden avser fallet att realskadan eller dröjsmålet orsakats av en anvisning från den berättigades sida. Denna ansvarsfrihetsgrund har nära samband med den första, och vissa situationer täcks av dem båda. Den har dock såtillvida ett vidsträcktare användningsområde än den första som den inte förutsätter culpa från den berättigades sida. För att fraktföraren skall bli fri från ansvar enligt denna grund krävs således endast att han visar, att realskadan eller dröjsmålet faktiskt orsakats genom utförandet av en anvisning från den berättigades sida. Som särskilt angetts i konventionstexten gäller emellertid ansvarsbefrielsen naturligt nog inte, om anvisningen föranletts av fel eller försummelse på fraktförarens sida. Ehuru några andra fall av culpa på fraktförarens sida i samband med utförandet av anvisning inte nämns i konventionen, måste det anses följa av allmänna regler att fraktföraren inte heller kan undgå ansvar, om han utan att fästa motpartens uppmärksamhet på faran följt anvisning, vars utförande han insett eller haft anledning misstänka skulle leda till skada.

Som anvisning är i detta sammanhang att förstå varje meddelande, som den berättigade lämnar i fråga om befordringens utförande. Det rör sig således här inte endast om sådana anvisningar, som den förfogandeberättigade lämnar med stöd av sin rätt att ändra fraktavtalet eller som svar på fraktförarens begäran om anvisning med anledning av befordrings- eller utlämningshinder. Också anvisningar som avsändaren lämnar i fraktsedeln eller eljest i samband med att fraktavtalet slutes eller som mottagaren lämnar beträffande godsets utlämning faller under förevarande bestämmelse.

Enligt den tredje ansvarsfrihetsgrunden undgår fraktföraren ansvar, om han visar att realskadan eller dröjsmålet beror på godsets egen beskaffenhet. När det inte gäller dröjsmål, vilket sällan torde vara fallet, kan fraktföraren ofta ha anledning att i stället för denna ansvarsfrihetsgrund åberopa den i 27 § första stycket under d) angivna grunden, vilket ger honom en gynnsammare ställning i bevishänseende. Sistnämnda grund kan emellertid åberopas endast beträffande gods som till sin naturliga beskaffenhet är ömtåligt i ett eller annat avseende. Däremot kan 26 § åberopas också beträffande godsslag som erfarenhetsmässigt inte är särskilt känsliga för skador. Det kan exempelvis vara fråga om ett parti av en normalt ganska hållbar vara, vilket på grund av tillverkningsfel fått hållbarheten nedsatt.

Enligt den fjärde ansvarsfrihetsgrunden är fraktföraren fritagen från ansvar för realskada eller dröjsmål som orsakats av förhållande vilket han inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga. Också denna ansvarsfrihetsgrund är ordagrant hämtad från CIM i dess den 25 oktober 1952 antagna lydelse. Tidigare innehöll det internationella järnvägsfördraget en motsvarande ansvarsfrihetsgrund, vilken var så utformad att den medgav järnvägen befrielse från ansvar för skada som orsakats av "force majeure" (höhere Gewalt). Denna utformning övergavs som sagt vid 1952 års revision till förmån för den formulering som här är i fråga. Omformuleringen hade till syfte att underlätta en enhetlig tolkning av förevarande ansvarsfrihetsgrund, medan man däremot

inte avsåg att göra någon egentlig förändring beträffande dess sakliga innebörd.[1] Härav har utredningen, liksom de övriga nordiska kommittéerna, dragit slutsatsen, att ifrågavarande ansvarsfrihetsgrund inte heller i CMR är tillämplig på andra skadebringande händelser än sådana som har force-majeure-karaktär. Utredningens uppfattning i detta hänseende redovisades i SOU 1966:36 s. 26 och 58 ff.

Enligt utredningens mening innebär således konventionen att fraktföraren har att svara även för skador som härrör av casuella händelser, vilka inte är av den art att de kan hänföras under begreppet force majeure. Riktigheten av denna uppfattning har ifrågasatts under remissbehandlingen av utredningens första betänkande. Sålunda har advokatsamfundets styrelse hävdat, att "vägfraktföraren får ett exculpations- och principalansvar jämte ett ansvar oberoende av vållande för skador på grund av bristfälligheter hos fordonet".[2]

Att den fjärde ansvarsfrihetsgrunden skulle tolkas som en möjlighet för fraktföraren att undgå ansvar genom någon sorts exculpationsbevisning synes emellertid vara en uppfattning som vinner föga stöd i litteraturen.[3]

Vad beträffar internationell rättspraxis må nämnas ett holländskt avgörande, enligt vilket ansvarsfrihet inte ansågs komma i fråga, när lasten skadats av vatten på grund av att ovanligt häftigt regn fallit under transporten.[4] Synbarligen har det starka regnet bedömts som en casuell händelse men inte som en så ovanlig och omfattande händelse att den kunde anses utgöra force majeure och därmed medföra ansvarsbefrielse.

I fråga om inrikes vägbefordran är det däremot klart, att fraktförarens ansvarighet enligt gällande rätt inte sträcker sig utöver ett exculpations- och principalansvar. Fraktföraren behöver således aldrig vidkännas ansvar för skador, som visar sig härröra från casuella händelser. Emellertid har fraktförarna i stor utsträckning frivilligt påtagit sig ansvar också för casus. Sålunda svarar fraktföraren enligt de tidigare nämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna för realskada orsakad av casus utom då skadeorsaken är "radioaktiv strålning, krigshändelser (inbegripet krigsrisk i form av minsprängning), borgerliga oroligheter, strejk, lockout, myndigheters ingripanden, naturhinder eller annan force majeure".

För inrikes järnvägsbefordran gäller enligt 58 § järnvägstrafikstadgan, att järnvägen äger fritaga sig från ansvar för realskada eller dröjsmål som orsakats bl. a. av "förhållande som järnvägen ej kunnat undvika och vars följder den ej kunnat förebygga." Denna ansvarsfrihetsgrund är som synes formulerad på alldeles samma sätt som den av utredningen föreslagna. Av förarbetena till 1966 års järnvägstrafikstadga framgår, att man med införandet av nyssnämnda formulering inte avsett att göra någon principiell avvikelse från vad som gällde enligt 1925 års järnvägstrafikstadga.[5] Motsvarande ansvarsfrihetsgrund i denna fritog järnvägen från ansvar för skada som "uppkommit genom händelse

[1] Se Nánássy s. 531 ff.

[2] Till stöd för sin uppfattning åberopar styrelsen ett uttalande av van Ryn s. 654.

[3] Sålunda anför Loewe s. 13 att denna ansvarsfrihetsgrund är tillämplig "wenn der Schaden . . . durch höhere Gewalt entstanden ist." Enligt Buzzi-Quattrini s. 60 är vissa skadeorsaker inte ägnade att medföra befrielse från ansvar enligt denna grund; att culpa saknas i det enskilda fallet anses synbarligen vara utan betydelse. Också den av advokatsamfundets styrelse åberopade författaren anför (van Ryn s. 661) att CMR lika litet som CIM "réserve aucune place à la faculté pour le transporteur de s'exonerer par la preuve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour éviter le dommage ou qu'il lui était impossible de les prendre". Beträffande uttrycket "förhållande, som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga" säger samme författare s. 657 att denna formulering på ett lyckligt sätt löser den klassiska tvisten om vilka kännetecken som bör utmärka en händelse, vilken påstås vara ett fall av force majeure. Även Tiberg s. 111 sätter likhetstecken mellan begreppet force majeure och det nyssnämnda uttrycket. I det danska CMR-betänkandet s. 26 liksom i det norska s. 38 framhålles att förevarande ansvarsfrihetsgrund tar sikte endast på force-majeuresituationer. Samma ståndpunkt redovisas i den svenska CMR-propositionen (1968:132 s. 40 f).

[4] European Transport Law, Vol I. nr 5 1966 s. 738.

[5] Promemoria med kommentarer till ett inom kommunikationsdepartementet utarbetat förslag till ny järnvägstrafikstadga s. 29.

av högre hand (force majeure)".

Beträffande den stora massan av inrikes landtransporter, vilken regleras antingen av järnvägstrafikstadgan eller av de stora vägtransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser, gäller således redan att fraktföraren bär ansvar för casus som inte är så kvalificerad att den betecknas som force majeure. Redan av detta skäl skulle det vara orealistiskt att lagstiftningsvägen söka reducera fraktförarens faktiska ansvar till enbart ett ansvar för bristande omsorg och aktsamhet. Huvudskälet mot ett sådant tillvägagångssätt är emellertid enligt utredningens mening, att det från praktiska och principiella utgångspunkter synes vara riktigt att fraktföraren oberoende av vållande svarar för skada genom sådana händelser, vilka typiskt sett är mer eller mindre nödvändigt förknippade med hans verksamhet. I enlighet härmed bör fraktföraren – utan hänsyn till hans skuld i det särskilda fallet – svara för skada genom t. ex. vanliga stölder, bristfälligheter hos lokaler och andra inrättningar för verksamheten eller naturhändelser (storm, nederbörd m. m.) av någorlunda normal karaktär. Det är självfallet omöjligt att dra en skarp gräns mellan å ena sidan händelser, för vilka fraktförarens ansvar för "vanliga olyckor" sålunda gäller, och å andra sidan händelser, vilka enligt force-majeureregeln inte medför ansvar. I sista hand får det överlämnas åt domstolarna att träffa avgörandet med ledning av de särskilda omständigheterna i varje enskilt fall. Åtskillig vägledning torde emellertid kunna hämtas ur framställningar om det hävdvunna force-majeurebegreppet, särskilt inom järnvägsrätten.[6] Tillbörlig hänsyn bör emellertid tas till den skillnad i fråga om resurser som vanligen föreligger mellan vägtransportföretagen å ena och järnvägarna å andra sidan.

Som framgår av paragrafens tredje stycke är gränsdragningen mellan force majeure och "vanlig olycka" utan betydelse för en viss kategori av skadefall, nämligen sådana som orsakats av bristfällighet i fråga om det för befordringen använda fordonet. För fordonets skick och funktionsduglighet har fraktföraren ett rent strikt ansvar oavsett om fordonet är hans eget eller om han lejt det av annan.

27 §

Denna paragraf upptar ytterligare en grupp ansvarsfrihetsgrunder. Dessa hänför sig till ett antal typsituationer, i vilka risken för realskada får anses särskilt påtaglig. För fraktföraren kan det vara fördelaktigare att åberopa dessa s. k. privilegierade ansvarsfrihetsgrunder än de i 26 § andra stycket angivna. De sistnämnda medför nämligen ansvarsfrihet endast under förutsättning att fraktföraren visar, att uppkommen skada faktiskt orsakats av omständighet för vilken han inte svarar. När det gäller de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna kan det däremot vara tillräckligt att fraktföraren visar, att skadan *kan* ha orsakats av omständighet för vilken han inte svarar.

Mellan ansvarsfrihetsgrunderna i 26 § andra stycket å ena sidan och ansvarsfrihetsgrunderna i 27 § å andra sidan består också den skillnaden, att de förra kan tillämpas vid såväl realskada som dröjsmål men de senare endast vid realskada.

Av de – till antalet sex – typsituationer, som ansetts innefatta särskild risk för realskada, nämns först, under a), befordran med öppet fordon utan presenning. Godset är vid sådan befordran uppenbarligen mer utsatt än eljest för skada genom regn eller annan inverkan av väderleken eller genom att godset dammas ned eller träffas av främmande föremål eller genom att någon del av lasten faller av fordonet. Att varuhavaren själv får ta på sig dessa ökade risker förefaller väl motiverat, självfallet dock endast under förutsättning att han verkligen accepterat att transporten utförs med öppet fordon utan presenning. Enligt konventionen måste sådant godkännande för att beaktas ha givits uttryckligen och intagits i fraktsedeln. Detta formkrav kan av lätt insedda skäl inte upp-

[6] Se t. ex. Nánássy s. 531 ff, Nánássy-Wick s. 188 f, Jensen s. 141 ff, Flodin-Wikander s. 198 f.

rätthållas när det gäller inrikes befordran. För sådan befordran föreslås att denna ansvarsfrihetsgrund skall vara tillämplig inte blott när varuhavaren – oavsett formen för medgivandet – uttryckligen godkänt att transporten sker med öppet fordon utan presenning utan också när fraktföraren haft grundad anledning räkna med att varuhavaren varit införstådd med detta transportsätt, såsom då gods av det slag som är i fråga sedvanligen transporteras på angivna sätt.

Det bör observeras att förevarande ansvarsfrihetsgrund endast avser realskada som träffar godset under den tid då det är lastat på fordon. I den mån godset blir utsatt för realskada till följd av att det förvaras under bar himmel efter det att det mottagits till befordran men innan det lastats på fordonet eller i samband med omlastning eller efter lossning från fordonet men före utlämnandet kan fraktföraren således inte göra denna ansvarsfrihetsgrund gällande.

Åtskilligt gods är av sådan beskaffenhet att risken för skador under transport är stor, om godset inte försetts med betryggande förpackning. Har avsändaren trots detta underlåtit att förpacka godset eller är förpackningen otillräcklig, bör fraktföraren inte belastas med följderna härav. Han har därför – enligt vad som stadgas under b) – berättigats att som ansvarsfrihetsgrund åberopa frånvaron av förpackning eller bristfällighet i förpackningen hos gods vars beskaffenhet kräver förpackning för att godset skall tåla de normala påfrestningarna under transporten.

Om fraktföraren utan att göra förbehåll tar emot gods till befordran, trots att han känt till eller haft möjlighet att fastställa att godset saknat tillfredsställande förpackning, får han enligt 14 § själv stå för de skador som godset till följd av bristande förpackning kan vålla på bl. a. fordonet och annat gods som forslas med fordonet. Detta innebär emellertid inte att fraktföraren också skall svara för de skador som drabbat det oförpackade eller otillräckligt förpackade godset självt. Att fraktföraren, när han mottog godset till befordran, var medveten om att det var otillfredsställande förpackat, utesluter således inte i och för sig att förevarande ansvarsfrihetsgrund tillämpas. Det är emellertid självfallet angeläget, att fraktföraren säkerställer sin bevisning genom att underrätta avsändaren i de fall han finner förpackningen vara otillräcklig. Det krävs nämligen för att denna ansvarsfrihetsgrund skall kunna tillämpas, att bristerna beträffande godsets förpackning förelåg redan vid den tidpunkt, då godset överlämnades till befordran, och inte uppkom först senare. Är det inte utan vidare klart att bristerna beträffande förpackningen funnits från början, måste det ankomma på fraktföraren att visa att så var fallet. Tar fraktföraren upp frågan om förpackningens beskaffenhet redan vid den tidpunkt då han tar emot godset till befordran, kan han, eventuellt genom förbehåll i fraktsedel, skaffa sig ett gynnsammare läge ur bevissynpunkt.

Självfallet kan förevarande ansvarsfrihetsgrund åberopas endast när realskadan uppstått trots att godset inte utsatts för större påfrestningar än det skolat tåla, om det varit förpackat på ett försvarligt sätt. Har skada på oförpackat eller otillfredsställande förpackat gods vållats genom händelse, som skulle ha framkallat skadan även om godset varit tillfredsställande förpackat, är frågan om fraktförarens ansvar inte beroende av hur godset varit förpackat utan huruvida fraktföraren svarar för den skadeorsakande händelsen eller ej. Även om det oförpackade godset skadats genom händelse, som ej skulle ha medfört skada om godset varit tillfredsställande förpackat, kan fraktföraren givetvis bli ansvarig, om händelsen inte kan hänföras till den särskilda fara som skulle motverkas genom förpackningen.

Under c) anges att fraktföraren är fri från ansvar för realskada på grund av handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset av avsändaren eller mottagaren eller någon som handlar för enderas räkning. Sådan skada kan uppkomma antingen som en direkt följd av hanteringen av godset vid t. ex. lastning eller lossning, vilka arbetsmoment ofta torde innebära större risk för skada än själva transporten, eller som en senare inträf-

fande följd av olämplig lastning eller stuvning. I förra fallet kan fraktföraren ofta antas vara utan ansvar redan på den grund att skadan inträffat innan godset är att anse som mottaget till befordran eller efter det att godset är att anse som utlämnat. Som exempel på skador genom olämplig lastning eller stuvning kan nämnas, att gods trycks sönder av tyngden av ovanpå lastat gods eller kommer i rörelse och därvid törnar mot andra föremål, välter eller faller ned.

Att fraktföraren principiellt skall vara utan ansvar för sådan hantering av godset, som det enligt fraktavtalet inte ankommer på honom att utföra, synes vara tämligen självklart. Värdet av den uttryckliga regleringen av ansvarsfrågan under c) torde därför främst få anses ligga däri att bevisfrågorna får en ändamålsenlig lösning. Vad fraktföraren har att bevisa för att uppnå ansvarsfrihet är dels att den ifrågavarande hanteringen av godset faktiskt utförts av avsändaren eller mottagaren eller – för någonderas räkning – av annan än fraktföraren, dels att den aktuella skadan är av den art, att den kan ha orsakats av nämnda hantering.

Av den under d) angivna ansvarsfrihetsgrunden följer att fraktföraren inte bär ansvar för realskada som, utan att onormala yttre betingelser är för handen, uppkommer hos vissa slag av gods till följd av godsets särskilda känslighet. Denna ansvarsfrihetsgrund företer betydande likheter med den i 26 § andra stycket upptagna regeln att fraktföraren är fri från ansvar om han visar att skada orsakats av godsets egen beskaffenhet. Den torde emellertid vara av betydligt större praktisk betydelse för fraktföraren än sistnämnda ansvarsfrihetsgrund. När fraktföraren åberopar ansvarsfrihetsgrunden i 27 § första stycket d) krävs nämligen endast att han för det första visar, att det ifrågavarande godsslaget är så känsligt att skador erfarenhetsmässigt uppstår så att säga av sig själva, vilket beträffande många godsslag är ett notoriskt faktum, samt för det andra visar, att den föreliggande skadan är av den art att den kan ha uppstått till följd av godsets särskilda känslighet. Det bör emellertid observeras, att möjligheterna för fraktföraren att utnyttja ansvarsfrihetsgrunden under d) väsentligen inskränks av bestämmelserna i denna paragrafs tredje stycke. Enligt dessa åvilar det fraktföraren ett slags exculpationsansvar i de fall då befordringen sker med fordon, som är utrustat med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet.

Enligt den under e) angivna ansvarsfrihetsgrunden svarar fraktföraren inte för realskada till följd av att märken eller nummer på kollina är ofullständiga eller felaktiga. Ofullständigheter eller felaktigheter i berörda avseenden innebär uppenbarligen en särskild risk för att kollina skall komma på avvägar och gå förlorade. Enligt 12 § första stycket åligger det fraktföraren att när han tar emot godset till befordran bl. a. undersöka riktigheten av sådana uppgifter om kollinas märken och nummer som tagits in i fraktsedel. Det ligger nära till hands att fraktföraren i samband härmed påpekar vad han kan finna otillfredsställande i fråga om godsets märkning. Skulle så ej ske, kan fraktföraren råka i ett ofördelaktigt bevisläge. I den mån han ändå lyckas visa, att kolli som drabbats av realskada burit så ofullständiga eller felaktiga märken eller nummer att detta kan ha varit anledningen till skadan, kan han emellertid befria sig från ansvar med hjälp av förevarande ansvarsfrihetsgrund.

Den sista av de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna medger fraktföraren befrielse från ansvar för realskada vilken har sin grund i någon av de särskilda faror som är förknippade med transport av levande djur. Genom att de dels måste få vissa primära behov av frisk luft, vatten, föda, rörelseutrymme m. m. tillgodosedda även under transporten, dels kan reagera på ett oväntat sätt i en helt annan utsträckning än livlös materia, utgör de levande djuren ett godsslag, som det i särskilt hög grad är riskfyllt att transportera. För transport av levande djur har därför en självständig ansvarsfrihetsgrund upptagits under f), ehuru redan den under d) angivna ansvarsfrihetsgrunden i och för sig borde kunna tillämpas också på

levande djur. För tillämpning av nu ifrågavarande ansvarsfrihetsgrund krävs endast att fraktföraren visar att transporten gällt levande djur, om detta undantagsvis skulle vara tvistigt, samt att den inträffade realskadan kan ha orsakats av förhållande som var ägnat att medföra skadan men inte skulle ha gett upphov till skada på döda ting. Liksom ansvarsfrihetsgrunden under d) får emellertid ifrågavarande ansvarsfrihetsgrund sin räckvidd begränsad genom ett särskilt stadgande (27 § fjärde stycket). Enligt detta krävs för ansvarsfrihet ytterligare att fraktföraren exculperar sig genom att visa, att han vidtagit alla åtgärder som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom. Normalt torde fraktföraren således inte kunna undgå ansvar, om djur under transporten dör till följd av otillräcklig tillförsel av luft eller vatten eller till följd av hetta eller kyla eller om djur rymmer till föjd av att förvaringsanordningar som fraktföraren tillhandahållit varit bristfälliga.

De ansvars- och befordringsbestämmelser som tillämpas av de större biltransportföretagen innehåller i det väsentliga samma ansvarsfrihetsgrunder som lagförslaget. Någon uppdelning i privilegierade och icke privilegierade ansvarsfrihetsgrunder förekommer emellertid inte i dessa bestämmelser. För samtliga ansvarsfrihetsgrunder gäller att det måste visas, att realskadan "orsakats av" det där angivna förhållandet. Man kan således säga att lagförslaget såtillvida är gynnsammare för fraktföraren än ansvars- och befordringsbestämmelserna som detta ger honom en förmånligare ställning i bevishänseende.

En närmare belysning av bevissituationen vid tillämpning av de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna lämnas i paragrafens andra stycke. Utmärkande för de privilegierade ansvarsfrihetsgrunderna är, som framgått av vad tidigare sagts, att de tar sikte på vissa situationer, i vilka risken för att realskada skall uppstå är särskilt stor. När realskada uppstått i en sådan situation framstår det därför som ganska sannolikt, att det föreligger kausalsammanhang mellan risken och skadan. Att förebringa ett ovedersägligt bevis för att detta kausalsamband verkligen är för handen torde emellertid ofta vara svårt för att inte säga omöjligt. Det måste därför vara rimligt, att kravet på fullt bevis rörande skadeorsaken inte upprätthålles utan att det får räcka med att det framstår som antagligt att den inträffade realskadan orsakats av den föreliggande särskilda risken. Skulle det vara tvistigt huruvida sådan särskild risk som avses i första stycket a) – f) verkligen förelegat, t. ex. att märkningen av ett kolli varit felaktig, åligger det självfallet fraktföraren att förebringa fullt bevis för att så varit fallet. Därutöver har fraktföraren att bevisa, att omständigheterna i det föreliggande fallet varit sådana att ett kausalsammanhang mellan den aktuella risken och den uppkomna skadan är möjligt. Det räcker således inte att fraktföraren påvisar, att den föreliggande risken allmänt sett är ägnad att ge upphov till skada av den art som är i fråga, såsom att fuktskador på gods som befordrats med öppet fordon utan presenning kan förorsakas av regn. Han måste dessutom visa, att det också med hänsyn till omständigheterna i det aktuella fallet varit möjligt att skadan förorsakats på antydda sätt, i det nämnda exemplet således att det verkligen förekommit regnväder som kunnat ge upphov till skadan.[1]

Har fraktföraren sålunda visat, att särskild risk enligt första stycket a)–f) varit för handen samt att omständigheterna varit sådana att ett kausalsammanhang mellan den föreliggande risken och den uppkomna skadan är möjligt, skall det presumeras att sådant sammanhang föreligger. Denna presumtion kan emellertid kullkastas genom bevisning från motpartens sida. Detta kan i första hand ske genom att motparten visar vad den verkliga skadeorsaken är. För motparten, som regelmässigt saknar närmare insyn i utförandet av befordringen, torde det emellertid i praktiken oftast ställa sig svårt att påvisa skadeorsaken. Detta är heller inte

[1] Jfr Flodin-Wikander s. 215.

nödvändigt. Det räcker om han, utan att ingå på frågan vad som verkligen orsakat skadan, visar att det saknas kausalsamband mellan skadan och den av fraktföraren uppgivna risken.

Fraktförarens möjligheter att uppnå ansvarsfrihet genom presumerat kausalsammanhang mellan uppkommen realskada och de i första stycket angivna riskerna är underkastade vissa begränsningar. Att i vissa fall också en särskild exculpationsbevisning krävs har framgått av vad tidigare sagts beträffande ansvarsfrihetsgrunderna under d) och f). Även beträffande ansvarsfrihetsgrunden under a) gäller ett undantag. Sålunda får fraktföraren, när det gäller minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin, inte begagna sig av enbart ett presumerat kausalsammanhang mellan realskadan och den risk som är förenad med befordran med öppet fordon utan presenning. Detta innebär med andra ord att ansvarsfrihetsgrunden under a) bör räknas till de privilegierade endast såvitt angår annan realskada än minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin. Vill fraktföraren i fråga om minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin åberopa ansvarsfrihetsgrunden under a), måste han således, liksom i de fall som avses i 26 § andra stycket, förebringa full bevisning rörande vad som orsakat minskningen eller förlusten, t. ex. att en stormby fört bort en del av den otäckta lasten.

28 §

Självfallet kan en uppkommen skada inte alltid härledas till en enda skadeorsak. Ibland måste skadan ses som ett resultat av samverkan mellan flera orsaker. För sådana fall innehåller CMR art. 17 femte stycket särskilda regler. Dessa återges i något förenklad form i förevarande paragraf, vilken föreslås få tillämpning också på inrikes befordran.

Reglerna innebär att fraktföraren inte skall behöva betala ersättning för sådan del av skadan, som kan anses orsakad av förhållande, för vilket han enligt 26 eller 27 § inte svarar. Ett fall, i vilket fraktförarens ersättningsskyldighet kan nedsättas enligt dessa regler, är den från andra rättsområden välkända situationen att den skadelidande medverkat till skadan genom eget vållande.[1] Fraktförarens möjligheter att erhålla jämkning av skadeståndet är emellertid inte begränsade till detta fall utan föreligger – oberoende av vållande från motpartens sida – så snart en till den totala skadan bidragande orsak är hänförlig under någon av ansvarsfrihetsgrunderna. Å andra sidan torde fraktföraren, t. ex. då skadan orsakats av en kombination av vållande på den skadelidandes sida och en casuell händelse som inte utgör force majeure, inte undgå skyldighet att ersätta den del av skadan som måste tillskrivas den casuella händelsen.

Dröjsmål

29 §

Enligt 26 § första stycket är fraktföraren ansvarig för dröjsmål med utlämnandet av godset. Denna bestämmelse kompletteras i förevarande paragraf med en definition av begreppet dröjsmål. Enligt denna definition, som motsvarar innehållet i CMR art. 19, föreligger dröjsmål, när godset inte utlämnats inom avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare.

Utredningen har ansett det nödvändigt att vid utformningen av definitionen av begreppet dröjsmål noga följa konventionstexten. Därigenom har den föreslagna lagtexten fått en formulering som kan synas ge vid handen, att dröjsmål skall anses föreligga så snart man kan konstatera att godset faktiskt inte utlämnats vid den tidpunkt då utlämnandet borde ha skett. Emellertid torde det inte finnas anledning att över huvud taget tala om dröjsmål, när fraktföraren vid denna tidpunkt fullgjort vad på honom ankommer för att godset skall kunna utlämnas. I sådant

[1] Jfr t. ex. 9 kap. 21 § luftfartslagen.

fall bör fraktföraren således vara fri från ansvar utan att behöva visa att någon av de i 26 § andra stycket angivna ansvarsfrihetsgrunderna är för handen.

Den tid *(leveransfristen)*, inom vilken fraktföraren skall ha färdigställt godset för utlämning, kan som nämnts bestämmas antingen genom avtal mellan avsändaren och fraktföraren eller, vid frånvaro av sådant avtal, genom en objektiv skälighetsbedömning. Dessa olika sätt att bestämma leveransfristens längd leder i praktiken till att fraktförarens ansvarighet för dröjsmål blir icke oväsentligt strängare när viss leveransfrist är avtalad. När avtalad leveransfrist gått till ända utan att fraktföraren varit beredd att utlämna godset, kan han nämligen undgå ansvar för dröjsmål endast i den mån han lyckas visa, att dröjsmålet har sin grund i något förhållande för vilket han enligt 26 § andra stycket inte svarar. Fraktföraren kan således i detta fall bli ansvarig även om något vållande inte ligger honom till last. När det gäller att avgöra huruvida fraktföraren använt längre tid än vad en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen får anses ha behövt, kan det däremot knappast undvikas att bedömningen sammanfaller med svaret på frågan om fördröjningen orsakats av fel eller försummelse på fraktförarens sida.

Hur frågan om fraktförarens ansvar för dröjsmål vid inrikes befordran skall bedömas enligt gällande rätt är något osäkert. Man torde emellertid kunna antaga att fraktföraren, om inte bestämd leveransfrist blivit avtalad, kan göras ansvarig endast under förutsättning att han dels använt väsentligt längre tid för att fullgöra fraktavtalet än som kan anses normalt, dels inte visar att tidsutdrägten berott på förhållande som inte kan läggas honom till last som fel eller försummelse.[1] Dessa regler synes med en viss modifikation till fraktförarens fördel gå igen i de större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser, enligt vilkas § 11 ansvar för dröjsmål kan inträda endast vid "uppenbar försummelse" från fraktförarens sida.

Utredningen föreslår nu, att de i förevarande paragraf återgivna konventionsbestämmelserna skall ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran. Därigenom blir underlaget för dröjsmålsansvaret vid inrikes befordran väsentligt annorlunda än för närvarande. Vad det praktiska resultatet beträffar torde emellertid förändringarna bli små. Bortsett från fallet att fraktföraren genom särskilt avtalsvillkor förbundit sig att utlämna godset inom viss tid, kommer ansvaret i realiteten att vara ett culpaansvar. Även om de föreslagna reglerna skulle innebära en skärpning av fraktförarens ansvar, torde verkningarna härav med hänsyn till den i 34 § stadgade begränsningen av ersättningsskyldigheten bli obetydliga.

Det vore i och för sig tänkbart att i lagen införa vissa mera bestämda normer för beräkning av leveransfristens längd. Sådana normalvärden för expedieringstider och befordringshastighet fanns tidigare angivna i järnvägstrafikstadgan och är numera upptagna i normalvillkoren i järnvägstrafik. Värdet av att man med hjälp av sålunda angivna tidsmått kan räkna fram den exakta leveransfristen för en viss järnvägstransport förringas emellertid av att åtskilliga omständigheter kan föranleda till att uppehåll skall göras i leveransfristens lopp och att sålunda slutpunkten för leveransfristen kan förskjutas undan för undan. Om värdet av fasta leveransfrister sålunda är ganska begränsat för järnvägsbefordringarnas del, torde detta få antas bli fallet i än högre grad när det gäller bilbefordran. Utredningen har därför avstått från att föreslå några närmare mått för leveransfristens beräkning.

Förlorat gods

30 §

Hos fraktförare, som har hand om stora mängder gods, kan det knappast undvikas att en del gods, t. ex. genom sammanblandning med annat gods, blir sänt till fel ort eller blir

[1] Jfr Schmidt s. 102, Grönfors s. 84, Tiberg s. 110 f.

liggande kvar i något magasin eller på annat sätt kommer på avvägar. Sådant gods kan självfallet inte utan vidare anses som tillspillogivet. Tvärtom torde man ofta ha anledning att antaga, att det så småningom skall komma tillrätta. Emellertid kan det inte gärna begäras, att varuhavaren någon längre tid skall behöva avvakta att godset kommer fram. Konventionen innehåller därför (art. 20) regeln, att varuhavaren får anse godset som förlorat, om det inte tillhandahålles honom för utlämning inom en viss tidsfrist.

Längden av denna tidsfrist skall enligt konventionen bestämmas på olika sätt allteftersom särskilt avtal om senaste tidpunkt för godsets utlämning blivit träffat eller ej. I förra fallet utgör fristen 30 dagar, räknat från den dag då godset enligt avtalet senast skulle ha utlämnats. I det senare fallet utgör fristen 60 dagar, räknat från den dag då fraktföraren mottog godset till befordran.

Något stöd för en presumtion att godset gått förlorat torde i motsvarande fall inte kunna hämtas ur den för inrikesbefordran gällande okodifierade biltransporträtten. För närvarande torde således bifall till varuhavarens ersättningsanspråk i princip förutsätta, att han visar att godset verkligen gått förlorat, varvid dock den omständigheten att lång tid förgått utan att godset utlämnats självfallet utgör ett indicium för dess förlust. För de talrika inrikestransporter som regleras av de förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna är problemet emellertid löst genom att i dessas § 11 intagits en klausul, som berättigar varuhavaren att anse godset som förlorat, om fraktföraren ej kan utlämna det inom 42 dagar från det han omhändertog det för befordran.

En regel, som i den angivna situationen ger varuhavaren möjlighet att kräva ersättning för förlust av godset utan att behöva bevisa att godset verkligen gått förlorat, innebär otvivelaktigt en ändamålsenlig lösning. Enligt utredningens mening kan det inte råda någon tvekan om att denna regel bör ges tillämpning också på inrikes befordran. Det kan däremot diskuteras hur man bör bestämma tidsfristens längd vid sådan befordran.

I och för sig kunde det te sig önskvärt att fastställa en enhetlig frist för all inrikes vägbefordran i stil med den ovannämnda 42-dagarsfristen. Denna frist blir emellertid, om kortare leveransfrist än 12 dagar avtalats, längre än den frist (leveransfristen + 30 dagar) som gäller vid internationell befordran och som enligt 61 § järnvägstrafikstadgan också gäller vid inrikes järnvägsbefordran. Det förefaller därför rimligt att konventionens 30-dagarsfrist får giltighet även vid inrikes befordran för det fall att leveransfristen bestäms genom särskilt avtal. För övriga fall kan en kortare frist än konventionens 60-dagarsfrist måhända te sig motiverad för inrikes befordran.[1] Från övriga nordiska kommittéers sida har emellertid yppats en viss motvilja mot att skapa ytterligare varianter av tidsfristen i fråga. Utredningen har därför avstått från att föreslå andra tidsmått än de i konventionen angivna.

När ifrågavarande frist löpt ut utan att godset blivit utlämnat, kan således varuhavaren göra gällande att godset i ersättningshänseende skall betraktas som förlorat. Gentemot varuhavarens ersättningskrav kan fraktföraren inte freda sig enbart genom att visa att godset faktiskt finns i behåll på någon annan ort än bestämmelseorten. Fraktföraren får således finna sig i att godset mot verkliga förhållandet får gälla som förlorat. Däremot kan fraktföraren självfallet invända att "förlusten" orsakats av omständighet, för vilken han inte svarar.

Rätten att åberopa presumtionen om godsets förlust tillkommer, som framgått av det sagda, inte fraktföraren utan endast varuhavaren. Denne är i detta sammanhang avsändaren, så länge inte mottagaren erhållit det andra exemplaret av internationell fraktsedel eller "Inrikes-CMR"-fraktsedel eller gjort gällande rätt enligt 20 § första stycket eller ändrat fraktavtalet med stöd av förfoganderätt enligt 17 § tredje stycket, samt eljest mottagaren. I fråga om mottagare, som

[1] För inrikes järnvägsbefordran gäller i dessa fall en frist om sex veckor.

inträtt i fraktavtalet genom att utöva sin förfoganderätt, gäller dock att han inte kan göra några anspråk i detta sammanhang, sedan av honom anvisad ny mottagare inträtt i fraktavtalet.

Rätten att betrakta godset som förlorat är självfallet ofta värdefull för varuhavaren. Ibland kan det emellertid vara fördelaktigare för honom att vidhålla kravet på att få ut godset. Han har full frihet att välja mellan dessa alternativ.

Även om varuhavaren under åberopande av presumtionen att godset gått förlorat kräver och erhåller ersättning av fraktföraren, behöver han emellertid inte uppge kravet på att få ut godset. Enligt konventionen skall han dock för att trots mottagen ersättning behålla rätten att få ut godset göra en skriftlig framställning om att bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta. Framställningen skall avges i samband med att han mottager ersättning för godset och kan inte avse längre tid än ett år framåt.

Konventionens reglering av parternas rättsförhållande sedan ersättning lämnats för presumerad förlust av godset är enligt utredningens mening ändamålsenlig. Motsvarande reglering gäller för inrikes järnvägsbefordran enligt normalvillkoren i järnvägstrafik. Det torde vara värdefullt att samma regler införs för de inrikes vägbefordringarnas del. Man kan i och för sig diskutera, om det är nödvändigt att vid inrikes befordran upprätthålla kravet på skriftlig form för varuhavarens begäran om underrättelse. Det kan likaledes ifrågasättas, om varuhavarens anspråk på att erhålla underrättelse i händelse godset kommer tillrätta skulle utsträckas att gälla längre tid än ett år. Intresset av att ha enhetliga regler för såväl internationell och inrikes bilbefordran som järnvägsbefordran torde emellertid här få vara utslagsgivande. Också de i paragrafens andra stycke upptagna reglerna föreslås därför bli tillämpliga på både internationell och inrikes befordran.

Att varuhavaren begärt underrättelse enligt andra stycket innebär inte att han bundit sig för att ta emot godset, om detta kommer tillrätta. Sedan han fått underrättelse om att godset finns i behåll, har han nämligen enligt tredje stycket en betänketid om 30 dagar för att bestämma sig, huruvida han vill kräva godset utlämnat eller låta sig nöja med den erhållna ersättningen. Härvidlag har han sitt fria val och kan således aldrig tvingas att ta emot det tillrättakomna godset. Däremot har han rätt att få detta utlämnat, om han framställer begäran därom före 30-dagarsfristens utgång. En förutsättning för att fraktföraren skall vara skyldig att lämna ut godset är dock självfallet att den uppburna ersättningen i princip betalas tillbaka. Sådan del av ersättningen, som inte avser godsets värde utan nerlagd kostnad som blivit onyttig, behöver dock inte återbetalas. Fraktföraren är vidare berättigad att erhålla frakt i den mån han utfört den avtalade transporten. Vad fraktföraren i detta avseende kan fordra bestäms enligt samma regler som gäller då godset utlämnas enligt 20 eller 24 §.

När ersättning lämnas för förlust av godset, utgår inte därutöver ersättning för dröjsmål. Om ersättning, som utbetalts för presumerad förlust av godset, senare återbetalas i samband med att godset utlämnas, bortfaller skälet för att ersättning för dröjsmål inte skall utgå. I de fall som nu är i fråga bör således varuhavaren ha rätt att kräva ersättning för dröjsmål. Denna rätt fastslås uttryckligen i tredje styckets sista punkt.

Också de konventionsregler som nu redovisats och som återges i paragrafens tredje stycke bör enligt utredningens mening ges motsvarande tillämpning på inrikes befordran.

Av de hittills berörda reglerna i denna paragraf framgår hur fraktföraren i vissa fall skall förfara med gods som efter att ha varit på avvägar åter kommer tillrätta. I enlighet med dessa regler har fraktföraren i alla fall, då ersättning för förlust av godset inte utbetalts, att utlämna godset, så snart det kommit tillrätta. Denna skyldighet gäller under obegränsad tid, förutsatt att preskription inte inträtt.[2] Sådana fall inträffar, när varuhavaren inte väljer att kräva ersättning men

[2] Även sakrättsanspråk kan i vissa rättsordningar vara underkastade preskription.

också när han väl krävt ersättning men inte befunnits berättigad till sådan.

Vad åter beträffar fallet att ersättning faktiskt utgått, är fraktföraren som sagt skyldig att för utlämning tillhandahålla sådant gods, som kommit tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades, förutsatt för det första att varuhavaren begärt underrättelse och för det andra att han inom 30 dagar efter erhållen underrättelse krävt godset utlämnat. Fraktföraren har således enligt dessa regler inte någon skyldighet att utlämna godset till varuhavaren när han utbetalt ersättning till denne för förlust av godset och

1) varuhavaren därvid inte begärt att bli underrättad i händelse godset kommer tillrätta, eller

2) varuhavaren inte inom 30 dagar efter erhållen underrättelse begärt att få ut godset, eller

3) godset kommit tillrätta senare än ett år efter det ersättningen utbetalades.

Enligt konventionen får fraktföraren i dessa fall själv disponera över godset. Det närmare innehållet i denna dispositionsrätt bestämmes enligt konventionen av interna regler i den stat där godset finns.

Vad som i detta hänseende skall anses gälla i fråga om gods som finns i Sverige är oklart. För att minska denna oklarhet förordade utredningen i sitt förslag till lag om internationell befordran en bestämmelse av innebörd, att fraktföraren i dessa fall fritt skulle få förfoga över godset med endast de inskränkningar som kunde följa av tredje mans rätt. Motsvarande bestämmelser hade föreslagits av de danska och norska kommittéerna och togs också in i de danska och norska lagarna. I Sverige avstod man emellertid från en lagreglering av denna fråga i samband med genomförandet av CMR-lagstiftningen. Skälen härtill angavs vara svårigheten att ange förutsättningarna för fraktförarens rätt att förfoga över godset på ett sådant sätt, att tillämpningen av en bestämmelse i ämnet skulle leda till sakligt tillfredsställande resultat i varje enskilt fall, samt det tämligen ringa praktiska behovet av att frågan reglerades i lag. Det förutsattes emellertid att spörsmålet kunde komma att aktualiseras på nytt i samband med en lagstiftning om det nationella vägfraktavtalet.[3]

Den reglering som de tre första styckena av denna paragraf innehåller måste leda till att det såväl vid internationell som vid inrikes befordran då och då kommer att inträffa, att fraktföraren finner sig vara i besittning av gods som han inte är skyldig att lämna ut till varuhavaren. Även om dessa fall inte kommer att bli särskilt talrika, är det enligt utredningens mening inte oväsentligt att det klarläggs vilken rätt fraktföraren skall anses ha till godset. Utredningen föreslår därför på nytt en lagreglering av detta spörsmål.

Enligt åtskilliga staters rättsordning förvärvar fraktföraren i den angivna situationen äganderätt till godset.[4] Denna rättsföljd inger enligt utredningens mening inte några betänkligheter, när varuhavaren underlåtit att i samband med utbetalningen av ersättning begära underrättelse i händelse godset skulle komma tillrätta, och ännu mindre när han, efter att ha erhållit sådan underrättelse, underlåtit att inom 30 dagar kräva godset utlämnat. Däremot kan det synas mindre tillfredsställande att varuhavare, som visserligen fått ersättning men därvid förbehållit sig underrättelse om godset och som alltjämt önskar få godset utlämnat, skall vara tvungen att avstå från godset enbart på den grund att det kommit tillrätta först sedan mera än ett år har gått från det ersättningen utbetalades. Möjligheten att rättsförluster kan uppkomma i enstaka fall bör emellertid inte skymma behovet av regler som inom någorlunda rimlig tid bringar fraktförarens bundenhet av fraktavtalet till upphörande. Varuhavare, som sänder gods av sådant värde att den ersättning som kan fordras av fraktföraren inte förslår till att täcka den verkliga förlusten, har också möjlighet att skydda sig på annat sätt. Regler liknande de nu föreslagna tillämpas vid inrikes järnvägsbefordran utan att såvitt känt ge upphov till några

[3] Prop. 1968:132 s. 21.
[4] Se Nánássy s. 601 f.

olägenheter. Enligt normalvillkoren i järnvägstrafik äger nämligen järnvägen i de situationer som nu är i fråga fritt förfoga över godset. Vid postbefordran gäller att när ersättning för förkomna föremål utbetalas till en försändelses avsändare, skall dennes rätt till det förkomna i motsvarande mån överlåtas på postverket.[5] Från tillämpningen i Danmark och Norge av de bestämmelser som här är i fråga har några negativa erfarenheter inte blivit kända.

Utredningen har därför i paragrafens fjärde stycke tagit upp regeln, att fraktföraren i där angivna fall kan disponera över godset utan att hindras av några förpliktelser som grundas på fraktavtalet. Självfallet kan emellertid fraktföraren på grund av andra förpliktelser vara hindrad att förfoga över godset efter eget gottfinnande. Så kan vara fallet t. ex. då fraktförarens försäkringsgivare på grund av avtal om ansvarsförsäkring ersatt varuhavaren för förlust av godset och enligt försäkringsvillkoren därigenom övertagit fraktförarens rätt till godset. Med tanke på sådana fall har i den föreslagna lagtexten – liksom i de danska och norska lagarna – angivits att fraktförarens rätt att förfoga över godset är underkastad de inskränkningar, som kan följa av "tredje mans" rätt. Det är möjligt att ett annat uttryck än "tredje man" skulle vara att föredra, men utredningen har ansett denna term kunna användas, om man bara håller i minnet att därmed avses endast sådana rättighetshavare, gentemot vilka fraktföraren är förpliktad på grund av ett utanför fraktavtalet liggande rättsförhållande.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

31 §

Denna paragraf innehåller regler för beräkningen av ersättningens storlek för det fall att fraktföraren är ansvarig för förlust eller minskning av godset. Vad beträffar internationell befordran är dessa regler hämtade från CMR art. 23. Också för inrikes befordran föreslår utredningen, att de i konventionen angivna principerna för ersättningsberäkningen skall bli gällande, dock med vissa jämkningar.

När ersättning för förlust eller minskning skall bestämmas enligt konventionens regler, skall hänsyn tagas endast till två av de komponenter som bildar den totala ekonomiska skadan. Dessa komponenter är dels godsets på objektiva grunder fastställda värde, dels de med anledning av befordringen nedlagda kostnaderna. Härigenom skiljer sig principerna för ersättningsberäkningen från vad som i allmänhet gäller för skadeståndsberäkning enligt svensk rätt. Huruvida det också föreligger någon skillnad i förhållande till gällande regler för inrikes vägbefordran är emellertid något tveksamt. Det kan nämligen hävdas, att man i enlighet med allmänna frakträttsliga regler och måhända även handelsbruk bör räkna med snävare ersättningsnormer än de vanliga också vid sådan befordran.[1] I vart fall gäller detta beträffande de talrika transporter, på vilka enligt avtal de förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna skall tillämpas. Enligt dessas § 15 skall nämligen andra faktorer inte beaktas vid skadeståndsberäkningen än godsets värde och de utlägg som gjorts i samband med befordringen. Oavsett vad som i detta avseende kan anses gälla enligt den okodifierade biltransporträtten, torde man emellertid kunna utgå från att de angivna avstegen från principen om full ersättning allmänt accepterats de lege ferenda.

Utredningen föreslår därför som en för såväl internationell som inrikes befordran gällande regel, att vid beräkningen av ersättningens storlek hänsyn skall tagas endast till godsets värde och de med anledning av befordringen gjorda utläggen.

Vad som skall anses vara godsets värde fordrar självfallet en närmare precisering. Enligt konventionen bestämmes godsets värde efter börspriset eller, om sådant saknas,

[5] KF den 18 maj 1934 ang. postverkets ansvarighet för försändelser och medel, som mottagits till postbefordran (SFS 1934:168), 10 § andra stycket.

[1] Se bl. a. Tiberg s. 110 f.

efter marknadspriset eller, om också sådant saknas, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet. Bedömningen av värdet skall hänföra sig till orten och tidpunkten för godsets mottagande till befordran.

Frånsett att regeln om beräkning av godsets värde efter börspriset i allmänhet saknar betydelse när det gäller inrikes befordran, synes dessa bestämmelser vara väl ägnade för tillämpning också på sådan befordran. Utredningen föreslår därför i paragrafens första stycke gemensamma regler för internationell och inrikes befordran i fråga om beräkning av godsets värde.

Dessa regler innebär att man vid ersättningsberäkningen har att utgå från ett normalvärde på godset. Att godset i det särskilda fallet representerat ett högre värde för varuhavaren, t. ex. därför att han skolat kunna sälja det på speciellt fördelaktiga villkor, skall således inte påverka skadeståndsberäkningen. Å andra sidan skall ersättningen grundas på normalvärdet, även om varuhavaren lyckats anskaffa godset till ett extremt billigt pris. Helt utan hänsyn till de individuella förhållandena kan dock godsets värde inte bestämmas. När det t. ex. gäller att avgöra huruvida man som godsets marknadspris skall betrakta dess pris i grosshandel eller detaljhandel, bör avgörandet träffas med ledning av omständigheterna i varje enskilt fall.

Genom att skadeståndsberäkningen kan grundas på ett normalvärde hos godset blir storleken av fraktförarens ersättningsskyldighet åtminstone i viss mån förutsebar. För att ytterligare bidraga till att skadeståndsskyldigheten blir beräknelig i förväg och hålles inom en rimlig ekonomisk ram har man också i lagstiftningen inom frakträttens samtliga grenar satt en översta gräns för det värde på godset, för vilket ersättning kan krävas.

Någon sådan gräns för fraktförarens ansvarighet kan självfallet inte utläsas ur den för inrikesbefordringarna gällande okodifierade rätten. Emellertid har det varit vanligt att en sådan ansvarsbegränsning har upptagits bland villkoren i fraktavtalet. Enligt de större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser (§ 15) gäller, att fraktförarens ansvarighet är begränsad till 200 kr för kilogram av förlusten i bruttovikt.

Den föreslagna lagstiftningen innebär för inrikesbefordringarnas del en viss utvidgning av området för fraktförarens ansvarighet. Som en motvikt härtill bör fraktföraren, utan att behöva förbehålla sig detta vid avtalsslutet, få åtnjuta en begränsning av ersättningsskyldighetens storlek. I fall då avtalet får sitt innehåll genom hänvisning till standardvillkor, som upptar en begränsningsklausul av ifrågavarande slag, eller då en ansvarsbegränsning direkt avtalas, bör i stället gälla vad som avtalats. En legal ansvarsgräns bör emellertid i dessa fall till varuhavarens skydd ange den ansvarsnivå, vilken som regel inte får underskridas genom avtal.

I enlighet härmed föreslår utredningen genom den i paragrafens andra stycke upptagna bestämmelsen, att fraktförarens ansvarighet för förlust eller minskning av godset vid inrikes befordran skall vara begränsad till 50 kr för kilogram av – den totala eller partiella – förlusten i bruttovikt. Denna bestämmelse avses alltså vara direkt tillämplig, när ingenting annat avtalats. Har parterna själva avtalat viss ansvarsgräns, gäller denna gräns enligt 5 § andra stycket, förutsatt att ansvarsgränsen ligger högre än den legala. Även avtal om lägre ansvarsgräns kan undantagsvis vara giltigt, nämligen om de i 5 § tredje stycket angivna förutsättningarna är för handen.

Med hänsyn till den vidsträckta avtalsfrihet, som den föreslagna regleringen erbjuder parterna, får nivån för ansvarsbegränsningen inte den utslagsgivande betydelse, som den har på åtskilliga andra håll inom transporträtten. När det gällt att bestämma denna nivå, har utredningen främst letts av önskemålet att få fram en gräns som, uttryckt i ett på lämpligt sätt avrundat krontal, överensstämmer med motsvarande gräns i konventionen. Eftersom det genomsnittliga värdet av gods i inrikes trafik knappast torde överstiga 10–15 kr per kilogram, kommer

det i flertalet fall över huvud taget inte att bli aktuellt att tillämpa denna begränsningsregel.

I paragrafens tredje stycke anges motsvarande begränsning för internationell befordran. Enligt konventionen utgör ansvarsgränsen 25 francs för kilogram. Med franc avses en guldfranc av viss vikt och finhet, den s. k. Germinalfrancen.

Konventionens ansvarsgräns är således entydigt bestämd. Det kan emellertid råda delade meningar om hur den lämpligast bör återges i lagtexten. I sitt tidigare förslag hade utredningen, liksom de övriga nordiska kommittéerna, angivit gränsen i Germinalfrancs. Under remissbehandlingen framhölls emellertid från riksbankens sida, att det gjorde ett egendomligt intryck att i modern lagtext möta ett utländskt, historiskt mynt såsom räkneenhet. Såsom värdeenhet borde enligt riksbankens mening i svensk lag användas svensk valuta.

Utredningen anser det finnas all anledning att ta fasta på riksbankens uttalande, att gränsen bör uttryckas i svensk valuta. Lagtexten bör vara så utformad, att läsaren utan vidare kan få klart för sig vid vilket krontal värdegränsen ligger. Å andra sidan anser utredningen det inte vara lämpligt att alldeles utelämna den beskrivning av värdegränsen som konventionen innehåller. Det kan tänkas att ersättningskrav, även i fall då den svenska lagen skall tillämpas, framställs i utländsk valuta. I sådana fall bör det vara möjligt att bestämma vad konventionens värdegräns betyder i den utländska valutan utan att behöva gå omvägen över den svenska kronan. Genom att värdegränsen hålles direkt anknuten till konventionens värdeenhet förblir den också opåverkad av ändringar i den svenska kronans värde mot guldet.

På grund av det anförda föreslår utredningen, att värdegränsen skall anges i lagtexten på samma sätt som i konventionen. Därjämte föreslås emellertid en regel av innebörd att man, då ersättning bestämmes i svenskt mynt, skall räkna med 42:68 kr i stället för 25 francs. Denna subsidiära regel gäller dock endast så länge det guldvärde på den svenska kronan är oförändrat, som vid lagens ikraftträdande var anmält till Internationella valutafonden. Sker en ändring av kronans guldvärde, träder regeln automatiskt ur kraft, och ansvarsgränsen måste tills vidare beräknas på grundval av 25 francs. För att en subsidiär krontalsregel åter skall kunna tas i bruk så fort som möjligt, föreslås att Konungen bemyndigas utfärda bestämmelser om vilket belopp i kronor som efter ändringen skall anses motsvara 25 francs.

Enligt förslaget skall således för närvarande ett belopp om 42:68 kr anses motsvara 25 francs. Detta innebär en viss approximering. Räknat per ton skulle ersättningen kunna bli 2:25 kr högre, om man utgår från 42:68 kr i stället för 25 francs. Skillnaden synes vara så obetydlig att den av praktiska skäl bör kunna godtagas utan vidare.[2]

Reglerna i andra och tredje styckena om begränsning av ersättningen till visst belopp per kilogram av godsets bruttovikt gäller endast den del av ersättningen som hänför sig till godsets värde. Den del av skadeståndet som utgör ersättning för kostnader med anledning av befordringen är, som tydligt framgår av avfattningen av fjärde stycket, inte underkastad någon summamässig begränsning. I detta avseende skiljer sig förslaget till sin konstruktion från de större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser, enligt vilka det maximala ersättningsbeloppet 200 kr för kilogram även inrymmer ersättning för fraktkostnader och övriga utlägg.[3]

Enligt konventionen art. 23 sjätte stycket kan ytterligare ersättning än som i enlighet med vad nyss sagts skall utgå för godsets värde och kostnaderna med anledning av befordringen krävas endast om särskilt värde på godset eller särskilt leveransintresse uppgivits på sätt som anges i art. 24 och 26. Denna regel har utredningen återgett i

[2] De belopp i kr som angivits här bygger på ett av riksbanken i februari 1972 preliminärt beräknat värde av 1 guldfranc = 1,70711 kr.

[3] Däremot kan enligt järnvägstrafikstadgan ersättning för kostnader utgå utöver den till 200 kr/kg begränsade ersättningen för godset.

paragrafens sista stycke. Genom att sålunda särskilt betona vad som gäller vid internationell befordran erinrar lagtexten motsättningsvis också om att det vid inrikes befordran är möjligt att avtalsvägen utsträcka fraktförarens ersättningsskyldighet utöver det mått som anges i denna paragraf utan att detta nödvändigtvis måste ske i de former som anges i 32 eller 35 §.

32 §

Som antytts under 31 § är de ersättningsbelopp, som fastställs med tillämpning av där angivna regler, i de flesta fall tillräckliga för att täcka det objektiva värdet av det gods som gått förlorat. I fråga om åtskilliga slag av gods – pälsvaror, lädervaror, vissa textilvaror, optiska instrument m. m. – får emellertid den summamässiga ansvarsbegränsningen den verkan, att varuhavaren inte får full kompensation ens för godsets objektiva värde. Sådana olägenheter kan varuhavaren naturligtvis undanröja genom att teckna varuförsäkring. Det finns emellertid enligt konventionen också möjligheter att komma tillrätta med problemet inom fraktavtalets ram. Bestämmelser härom finns i art. 24. Dessa återges i förevarande paragraf.

Enligt konventionens bestämmelser äger avsändaren i fraktsedeln föra in särskild uppgift om godsets värde.[1] Det sålunda uppgivna värdet måste för att ha någon betydelse självfallet motsvara ett högre belopp per kilogram av godsets bruttovikt än som gäller enligt reglerna i 31 § om summamässig ansvarsbegränsning. Om sådant värde förts in i fraktsedeln och de förutsättningar, som anges i det följande, är uppfyllda, skall godsets objektiva värde ersättas även till den del det överstiger den legala ansvarsgränsen men inte det uppgivna värdet.

Om avsändaren önskar anlita denna utväg att erhålla en för honom gynnsammare ersättningsberäkning, har fraktföraren i och för sig ingen rätt att vägra att påtaga sig de ökade förpliktelser som dessa regler medför för honom. Emellertid får fraktföraren betinga sig en särskild avgift för sitt ökade risktagande. Om fraktföraren begär sådan avgift, är dess erläggande ett villkor för att den utvidgade ersättningsskyldigheten skall inträda. Avsändarens ovillkorliga rätt att göra paragrafens ersättningsregler tillämpliga kan således genom fraktförarens krav på vederlag göras så föga attraktiv att den närmast ter sig illusorisk. Trots att fraktföraren inte formellt kan motsätta sig en höjning av ansvarsgränsen, torde alltså en sådan höjning i praktiken kunna komma till stånd endast när båda parter är överens om det.

Det torde vara tveksamt, huruvida denna möjlighet att säkerställa en mot godsets objektiva värde svarande ersättning vid förlust eller minskning av godset kommer att utnyttjas i någon större utsträckning i praktiken. Oavsett hur det förhåller sig härmed, är det självfallet nödvändigt att konventionens hithörande regler återges i den svenska lagen. Däremot kan det möjligen diskuteras, om man bör begränsa dessa regler att gälla enbart internationell befordran eller ge dem tillämpning också på inrikes befordran.

I fråga om inrikes befordran gäller enligt 5 § andra stycket att fraktföraren med bindande verkan kan påtaga sig vidsträcktare förpliktelser än som följer av lagens ansvarsregler. Några särskilda formföreskrifter för sådana åtaganden från fraktförarens sida avses inte skola gälla. En höjning av ansvarsgränsen kan således ske t. ex. genom utfästelse i standardvillkor eller genom särskild överenskommelse i det enskilda fallet. Bland andra metoder att höja ansvarsgränsen bör också det förfaringssätt kunna komma i fråga som behandlas i denna paragraf. Det finns därför ingen anledning att begränsa giltigheten av denna paragraf till internationell befordran. Såvitt angår inrikes befordran har emellertid paragrafen endast den betydelsen, att den anger ett av flera möjliga sätt att höja ansvarsgränsen. Vad åter angår internationell befordran framgår det av 31 § sista stycket, att en ökning av fraktförarens ersättningsskyldighet endast kan åstadkommas

[1] Jfr 10 § andra stycket d).

i de former som anges i 32 § eller 35 §.

Det bör påpekas att den omständigheten, att avsändaren i fraktsedeln uppgivit särskilt värde på godset och erlagt begärd avgift, inte i och för sig innebär något bevis för att godset har det uppgivna värdet. Värderingen av godset skall liksom i andra fall ske enligt reglerna i 31 § första stycket. Likaså bör framhållas, att varuhavaren inte genom angivandet av godsets värde kan gardera sig mot ekonomisk skada i form av utebliven handelsvinst, driftsstopp eller liknande. Möjligheten härtill erbjudes emellertid varuhavaren genom 35 §.

Ersättningens storlek när gods skadats

33 §

I denna paragraf lämnas regler för beräkning av ersättningens storlek för det fall att fraktföraren är ersättningsskyldig på grund av att godset skadats.

Dessa regler, som föreslås bli tillämpliga på såväl internationell som inrikes befordran, har utformats i nära anslutning till CMR art. 25. Det anges således att vad fraktföraren skall ersätta är den värdeminskning som godset undergått till följd av skadan. Hur värdeminskningen skall bestämmas är emellertid inte direkt utsagt i annan mån än genom en hänvisning till värderingsreglerna i 31 § första och fjärde styckena. Av denna hänvisning följer till en början, att utgångspunkten för beräkningen av värdeminskningen skall vara godsets objektiva värde på den plats där det mottogs till befordran och vid den tid då detta skedde. Det är vidare klart att man måste bestämma det värde godset har i skadat tillstånd. Detta värde kan man få reda på t. ex. genom att sälja godset eller genom att låta sakkunniga värdera det. Det sålunda erhållna värdet av det skadade godset kan emellertid inte utan vidare jämföras med det nyssnämnda utgångsvärdet, eftersom det regelmässigt hänför sig till en annan plats och en senare tidpunkt än detta värde. Ett teoretiskt riktigare mått på värdeminskningen får man genom att i stället jämföra godsets värde i skadat skick med det värde godset skulle ha haft, om det kommit fram oskadat och i rätt tid. Härigenom får man ett mått på värdeminskningen som kan uttryckas i exempelvis procent. Appliceras detta procenttal på godsets värde på platsen och vid tiden för godsets mottagande till befordran, vilket värde då bör ökas med frakt och andra kostnader som bör ersättas enligt 31 § fjärde stycket, erhåller man det avsedda måttet på värdeminskningen.

I enlighet med det sagda kan således värdeminskningen beräknas med hjälp av formeln $(1 - \frac{S}{B})$ (A + F), där S betecknar godsets värde i skadat skick vid ankomsten till bestämmelseorten, B det värde godset skulle ha haft på bestämmelseorten om det kommit fram i oskadat skick, A godsets värde på avsändningsorten vid tiden för godsets mottagande till befordran och F frakt och andra utlägg. Det kan självfallet göras gällande, att denna beräkningsmetod är onödigt komplicerad när det gäller de till tid och rum i allmänhet rätt korta inrikes transporterna. För dessa skulle en beräkning av värdeminskningen (V) enligt formeln V = A + F − S ge tillräckligt noggrant resultat. En sådan beräkningsgrund fanns också föreskriven i 1925 års järnvägstrafikstadga men övergavs vid tillkomsten av 1966 års stadga. Denna upptar i 63 § en regel för beräkning av värdeminskningen, som är identisk med den nu föreslagna. Det föreligger således på denna punkt överensstämmelse mellan CMR, CIM och järnvägstrafikstadgan, och det finns enligt utredningens mening inte tillräckliga skäl att skapa avvikande regler för inrikes vägbefordran. En särreglering ter sig än mindre motiverad mot bakgrunden av att också de större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser innehåller samma principer för beräkning av värdeminskningen som föreslås i denna paragraf.

Den ersättning, som skall utgå när godset skadats, skall enligt paragrafens första stycke motsvara hela värdeminskningen, beräknad enligt den nyss beskrivna metoden. I fråga om mycket värdefullt gods kan det emellertid inträffa, att värdeminskningen är större

än som motsvarar de i 31 § angivna maximibeloppen om ca 43 respektive 50 kr per kilogram av godsets bruttovikt. Det kan dock inte vara rimligt, att högre ersättning skall utgå om godset skadats än om det helt och hållet gått förlorat och ersättningen således skolat bestämmas enligt reglerna i 31 §. I andra stycket av förevarande paragraf anges därför, att ersättningen skall vara begränsad till vad som skolat utgå om det skadade godset i stället gått förlorat. Reglerna härom hänför sig till två skilda fall. Det ena fallet är att värdeminskningen drabbar sändningen i dess helhet. När så sker bör maximiersättningen beräknas med hänsyn till hela sändningens bruttovikt. Det andra fallet är när skadan träffat endast en del av sändningen och detta icke påverkar värdet av sändningens övriga delar. I sådant fall bör man endast räkna med vikten hos den skadade delen av sändningen. Huruvida det ena eller det andra fallet föreligger är emellertid inte alltid lätt att avgöra. Även om endast en del av sändningen direkt utsatts för fysisk skada, kan nämligen detta föranleda att värdet nedgår också för sändningens fysiskt oskadda delar. I den mån en sändnings olika delar sålunda tillsammans bildar en ekonomisk enhet, bör ersättning kunna utgå inom den vidare ram som gäller vid förlust av hela sändningen.

Ersättning vid dröjsmål

34 §

Innehållet i denna paragraf, som i konventionen motsvaras av bestämmelserna i femte och sjätte styckena av art. 23, reglerar vissa ersättningsfrågor för det fall att det föreligger dröjsmål på fraktförarens sida.

Det bör till en början påpekas att denna reglering endast tar sikte på dröjsmål med godsets utlämnande, dvs. fallet att den enligt 29 § bestämda leveransfristen överskridits. Om fraktföraren i annat avseende underlåter att i rätt tid fullgöra sina förpliktelser, t. ex. genom att inte i avtalad tid hålla fordon tillgängligt för lastning, blir följderna härav att bedöma efter allmänna regler.

En tillämpning av förevarande paragraf kan självfallet endast komma i fråga när fraktföraren inte visat att han enligt 26 § andra stycket är fri från ansvarighet för dröjsmålet. Även om det i och för sig är klart att fraktföraren är ansvarig för dröjsmålet, är emellertid detta inte tillräckligt för att konstituera ersättningsskyldighet. Ersättning kan utgå endast i den mån det visas att dröjsmålet medfört skada.

Med "skada" avses emellertid i denna paragraf inte detsamma som exempelvis i 33 §. I sistnämnda paragraf är det fråga om fysisk skada på godset. Sådan skada kan självfallet orsakas genom dröjsmål med genomförandet av transporten, t. ex. då livsmedel till följd av för lång befordringstid blir skämda. När dröjsmålet sålunda gett upphov till fysisk skada, torde varuhavaren som regel vara mera betjänt av att åberopa 33 § än 34 §. Endast sådan skada, som uppstått till följd av dröjsmålet även om godset kommit fram i oskadat skick, bör föras under förevarande paragraf. Som exempel på sådan skada kan nämnas, att mottagaren i sin tur blivit skyldig att lämna ersättning för dröjsmål, därför att han inte i tid kunnat uppfylla ett av honom träffat avtal om försäljning av godset. Har det för sent framkomna godset också varit utsatt för minskning eller skada, torde det inte föreligga något hinder mot att 31 eller 33 § och 34 § tillämpas samtidigt. Däremot synes det uteslutet att tillämpa 34 § när godset helt och hållet gått förlorat. I enlighet härmed bör det antagas att den sammanlagda ersättningen, då 34 § tillämpas samtidigt med 31 eller 33 §, inte får överstiga vad som skolat utgå om godset gått förlorat.

Ersättningen är enligt konventionen begränsad till fraktens belopp, och utredningen föreslår samma begränsningsregel för inrikesbefordringarnas del. Utredningen har emellertid också övervägt att som maximiersättning föreslå det dubbla beloppet av frakten, vilket är den gräns som gäller såväl enligt järnvägstrafikstadgan som enligt de större biltransportföretagens ansvars- och beford-

ringsbestämmelser. De övriga nordiska kommittéerna har dock varit obenägna att på denna punkt göra någon skillnad mellan internationell och inrikes befordran. Utredningen har för sin del ansett att denna ståndpunkt bör godtagas. Den i lagtexten angivna gränsen för ersättningens storlek innebär i fråga om inrikes befordran inte någon verklig maximering av ersättningen. För varuhavaren förmånligare beräkningsgrunder kan som hittills avtalas. Med hänsyn härtill torde frågan om var den legala gränsen för ersättningens storlek skall sättas inte böra tillmätas särskilt stor betydelse.

Den i paragrafen angivna ansvarsgränsen kan, som nyss nämnts, vid inrikes befordran höjas genom överenskommelse mellan avsändaren och fraktföraren. En form härför, vilken kan användas även vid internationell befordran, är att särskilt leveransintresse anges i enlighet med bestämmelserna i 35 §. Att i visst fall varje begränsning av ersättningsskyldigheten bortfaller framgår av 39 §.

Enligt förslaget motsvarar maximiersättningen, som nämnts, beloppet av den *frakt* som befordringen betingar. Det är således endast fråga om den egentliga frakten men inte om sådana övriga utlägg som kunnat krävas ersatta, om 31 § fjärde stycket varit tillämpligt. Å andra sidan bör observeras att det alltid rör sig om det fulla fraktbeloppet för den ifrågavarande sändningen. Även om dröjsmål föreligger endast beträffande en del av sändningen, medan återstoden antingen kommit fram i rätt tid eller gått förlorad, skall således maximiersättningen motsvara frakten för hela sändningen.

Ehuru utredningens förslag, som tidigare sagts, upptar en lägre ansvarsgräns än de förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna, torde förslaget i förhållande till dessa innebära en gynnsammare reglering från varuhavarens synpunkt. Ersättning för skada till följd av dröjsmål skall nämligen enligt ansvars- och befordringsbestämmelserna utgå endast i fall av uppenbar försummelse från fraktförarens sida.

Särskilt leveransintresse

35 §

Som framgått av 31 och 33 §§ omfattar fraktförarens ersättningsskyldighet i fall av realskada vid internationell befordran – liksom vid inrikes befordran om inte för varuhavaren förmånligare villkor avtalats – förutom frakt och liknande utlägg endast det objektiva värde som godset hade på den plats, där det mottogs till befordran och vid den tidpunkt, då detta skedde. Ersättning utgår således inte för utebliven handelsvinst, produktionsbortfall eller andra subjektiva skador. Någon ändring härvidlag kan varuhavaren inte uppnå genom att deklarera godsets värde i enlighet med 32 §. En sådan deklaration medför endast, att den översta gränsen för ersättningens storlek förskjutes uppåt, men innebär inte att ersättning kan utgå även för andra former av skada än bortfall i fråga om godsets objektiva värde. Subjektiv skada kan däremot bli ersatt, om den uppkommit till följd av dröjsmål, men enligt 34 § endast i mycket begränsad omfattning. Varuhavaren kan således i åtskilliga fall komma i den situationen, att den ersättning han kan erhålla med stöd av reglerna i 31–34 §§ långt ifrån räcker till för att kompensera honom för det verkliga avbräck han lidit. Dessa regler kompletteras därför genom de i förevarande paragraf upptagna bestämmelserna om särskilt leveransintresse.

Enligt denna paragraf, som motsvarar CMR art. 26, kan avsändaren i fraktsedeln ange det belopp, som motsvarar hans särskilda intresse av att godset kommer fram till bestämmelseorten i rätt mängd, oskadat och i rätt tid. Huruvida i det enskilda fallet belopp motsvarande särskilt leveransintresse skall anges eller ej är en sak som det uteslutande tillkommer avsändaren att avgöra. Fraktföraren har i och för sig inte någon rätt att motsätta sig att reglerna om särskilt leveransintresse kommer till användning. Däremot är han berättigad att kräva vederlag för det ökade risktagande som för hans del är förknippat med dessa regler. I praktiken torde därför deklaration av särskilt leverans-

intresse knappast kunna komma till stånd mot fraktförarens vilja.

Har belopp motsvarande särskilt leveransintresse angetts i fraktsedeln och avtalat vederlag erlagts, är varuhavaren berättigad att åberopa ersättningsreglerna i denna paragraf, om godset blir utsatt för realskada eller utlämnas senare än som avtalats. Dessa regler innebär att ersättning kan krävas, förutom med de belopp som kan utgå enligt 31–34 §§, också med vad som erfordras för täckande av den ytterligare skada som står i adekvat orsaksförhållande till realskadan eller dröjsmålet. Ersättningen för denna ytterligare skada får dock inte överstiga det i fraktsedeln uppgivna beloppet. Det bör betonas, att detta belopp således inte utgör någon ram för skadeersättningen i dess helhet utan endast för den ersättning som skall utgå utöver vad som kan krävas med stöd av 31–34 §§.

Det bör vidare påpekas, att metoden att deklarera särskilt leveransintresse – fastän den har vissa likheter med försäkring av godset – ingalunda fyller samma funktion som försäkringen. Varuhavare som anger särskilt leveransintresse kan visserligen räkna med att få sin ekonomiska skada ersatt fullt ut eller i vart fall till större del än eljest, om fraktföraren verkligen befinnes ersättningsskyldig. Men förutsättningarna för att fraktföraren skall ådraga sig ersättningsskyldighet ändras inte genom att leveransintresse anges. Beror realskadan eller dröjsmålet på omständighet, för vilken fraktföraren inte svarar, är varuhavaren således inte bättre ställd vid deklaration av särskilt leveransintresse än han eljest skulle ha varit.

Att belopp motsvarande särskilt leveransintresse angivits, innebär inte i och för sig något bevis för att ett sådant intresse är för handen. Ersättning kan således utdömas endast i den mån det visas att skada verkligen uppkommit. Beloppet tjänar endast till att ange den ram, inom vilken ersättning – utöver ersättning enligt 31–34 §§ – kan utgå. Visas det att varuhavaren – förutom skada som skall ersättas enligt 31–34 §§ – lidit ytterligare skada, skall emellertid denna ersättas intill fulla beloppet av det angivna leveransintresset, även om endast en del av sändningen blivit utsatt för realskada eller försening. Å andra sidan kan inte den omständigheten, att det på samma gång föreligger såväl realskada som dröjsmålsskada, föranleda att ersättning skall utgå utöver den gräns som det angivna beloppet representerar.

De regler för ersättningens bestämmande som anges i denna paragraf kan avsändaren, som nämnts, sätta i tillämpning genom att införa det belopp som motsvarar det särskilda leveransintresset i fraktsedeln samt i förekommande fall betala den avgift som fraktföraren begär. Vad beträffar internationell befordran är detta det enda förfaringssätt, varigenom avsändaren kan nå denna verkan. Detta framgår av 31 § femte stycket och 34 § andra stycket. När det gäller inrikes befordran får däremot det i paragrafen angivna förfaringssättet betraktas blott som en av flera möjligheter att uppnå det eftersträvade resultatet. Samma resultat kan nämligen utan iakttagande av viss form uppnås genom avtal i enlighet med 5 § andra stycket.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

36 §

I CMR art. 21 lämnas vissa regler om fraktförarens ansvar för det fall att godset, trots att det blivit belagt med efterkrav, utlämnats till mottagaren utan att efterkravsbeloppet uttagits. Dessa regler, vilka föreslås bli giltiga också för inrikes befordran, återges i förevarande paragraf.

I enlighet med sedvänja eller särskild överenskommelse mellan säljare och köpare är avvecklingen av köpförhållanden ofta avsedd att tillgå så, att fraktföraren för säljarens räkning skall hålla godset inne till dess köparen erlägger köpeskillingen. Fraktförarens medverkan i avvecklingen säkerställs genom ett särskilt villkor i fraktavtalet av innebörd att fraktföraren inte skall utlämna godset till mottagaren utan att av denne uppbära och till avsändaren redovisa ett av

avsändaren angivet belopp. För att få till stånd ett sådant särskilt villkor har avsändaren som regel endast att i fraktsedeln ange ett s. k. efterkravsbelopp. Vad beträffar internationell befordran är det i 10 § andra stycket c) uttryckligen stadgat att belopp, som avsändaren önskar få uttaget genom efterkrav, skall anges i fraktsedeln. Detsamma gäller enligt 9 § andra stycket vid inrikes befordran, om "Inrikes-CMR"-fraktsedel användes. Beträffande annan inrikes befordran finns inga särskilda föreskrifter om hur efterkravsbelopp skall anges. Det torde emellertid i praktiken knappast förekomma annat än att efterkravsbeloppet anges i fraktsedel.

Att godset blivit belagt med efterkrav betyder i och för sig inte att fraktföraren åtagit sig ansvar för att avsändaren kommer att erhålla efterkravsbeloppet. Vill mottagaren inte erlägga efterkravsbeloppet, är fraktföraren inte skyldig att vidtaga några andra åtgärder för att förmå honom till betalning än att vägra utlämna godset. Endast om fraktföraren lämnar ut godset utan att uppbära efterkravsbeloppet, åsidosätter han sitt åtagande och riskerar därmed att bli ersättningsskyldig. Någon skyldighet att lämna ersättning föreligger emellertid endast i den mån avsändaren visar, att fraktförarens underlåtenhet att uppbära efterkravsbeloppet länt avsändaren till skada.

Också ersättningsskyldigheten för skada till följd av underlåtenhet att uttaga efterkravsbelopp är maximerad. Maximibeloppet är lika med efterkravsbeloppet. Några andra begränsningar gäller inte. Den ersättning fraktföraren har att betala för att han lämnat ut godset utan att uppbära efterkravsbelopp kan således överstiga vad som skolat utgå, om godset i stället gått förlorat.

Efterkravsbeloppet utgör emellertid, som framgått av det tidigare sagda, inte i och för sig något mått på skadan. Det får i överensstämmelse med vanliga regler ankomma på den skadelidande att visa skadans storlek.

I fråga om inrikes järnvägsbefordran gäller enligt normalvillkoren, att efterkravsbeloppet inte får överstiga godsets fulla värde. Någon sådan inskränkning i möjligheten att belägga godset med efterkrav kan inte utläsas av CMR och bör enligt utredningens mening inte gälla vid vägbefordran.

Ränta m. m.

37 §

De olika nationella rättsordningarna torde regelmässigt föreskriva skyldighet att betala ränta på förfallna penningskulder. I fråga om den närmare utformningen av denna skyldighet kan emellertid självfallet skiljaktigheter förekomma. För att också på detta område en enhetligare reglering skall komma till stånd, upptar CMR i art. 27 vissa regler om beräkning av ränta på utgående ersättningsbelopp.

Dessa regler avviker i viss mån från svensk rätts motsvarande regler. Den viktigaste skillnaden synes vara, att ränta enligt konventionen kan krävas från den dag då skriftligt anspråk på ersättning avsändes till fraktföraren, medan enligt svensk rätt utomprocessuellt krav inte är tillräckligt för att ränta skall börja löpa. En annan skillnad är att räntefoten enligt konventionen alltid skall vara 5 %, medan det enligt svensk rätt kan inträffa att räntan skall beräknas efter 6 %. Så kan t. ex. vara fallet, om fraktföraren utfäst sig att utge ersättning senast viss dag men inte betalar på förfallodagen. Ytterligare en skillnad torde ligga däri, att räntan, när den aktualiseras genom att process inledes, enligt konventionen skall räknas från dagen för talans väckande, medan den enligt svensk rätt räknas från dagen för stämningens delgivning.

När det gäller att bestämma vilka ränteberäkningsregler som bör gälla vid inrikes befordran, synes man böra åstadkomma överensstämmelse antingen med konventionen eller med de allmänna svenska reglerna. Utredningen förordar det senare alternativet. Det kan nämligen enligt utredningens mening knappast vara motiverat att beträffande en enstaka kontraktstyp införa ränteberäkningsregler som avviker från de allmänt brukliga, särskilt som de i konventionen angivna

ränteberäkningsreglerna endast tar sikte på ersättningar som fraktföraren har att utge och således måste suppleras av nationella bestämmelser när det gäller andra av fraktavtalet härflytande fordringar. Samma tankegång synes ligga bakom den lösning denna fråga fått beträffande inrikes järnvägsbefordran. I 1925 års järnvägstrafikstadga fanns en särskild ränteberäkningsbestämmelse, men denna uteslöts vid tillkomsten av 1966 års stadga.

I enlighet med vad utredningen sålunda förordar har första stycket av förevarande paragraf utformats så, att den där angivna ränteberäkningsmetoden framstår som ett endast för internationell befordran gällande undantag från vår rätts vanliga ränteberäkningsregler.

Paragrafens andra stycke återger de i CMR art. 27 andra stycket upptagna reglerna för omräkning av ersättningsbelopp till annan valuta.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

38 §

Om varuhavaren visar att godset gått förlorat, minskats eller skadats under tiden efter det fraktföraren mottagit det till befordran men innan det utlämnats eller att skada uppstått till följd av dröjsmål med utlämnandet, kan varuhavaren med åberopande av 26 § första stycket kräva ersättning av fraktföraren. Någon utredning om vad som orsakat realskadan eller dröjsmålet behöver varuhavaren inte förebringa, något som han för övrigt ofta är ur stånd att göra. Skulle varuhavaren emellertid i det särskilda fallet kunna visa, att fraktföraren eller hans medhjälpare vållat realskadan eller dröjsmålet genom förfarande som enligt allmänna regler om utomobligatoriskt skadestånd ger upphov till ersättningsskyldighet, ligger det nära till hands att han i stället för 26 § första stycket åberopar de utomobligatoriska skadeståndsreglerna som grund för sitt anspråk.

Frågan huruvida fraktföraren sålunda kan göras ansvarig för realskada eller dröjsmål även enligt andra regler än som följer av fraktavtalet synes i allmänhet ha besvarats nekande. I en del stater torde emellertid domstolarna ha godtagit, att utomobligatoriska skadeståndsregler lagts till grund för ersättningskrav mot fraktföraren, med påföljd att denne inte kunnat göra gällande de begränsningar av ersättningens storlek som skulle blivit aktuella vid en ersättningsberäkning på grundval av de frakträttsliga reglerna. Ovissheten på denna punkt har emellertid i CMR – liksom tidigare i Warszawakonventionen och senare i CIM – undanröjts genom ett uttryckligt stadgande. Enligt detta (art. 28) äger fraktföraren oavsett vilken grund som åberopas för anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål göra gällande de konventionsbestämmelser som utesluter hans ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek.

I de fall då skadeståndsanspråk på utomobligatorisk grund kan komma i fråga är det naturligtvis ofta så, att realskadan eller dröjsmålet vållats i tjänsten av någon av fraktförarens medhjälpare. Något hinder mot att rikta anspråket mot medhjälparen personligen föreligger inte. Av flera skäl har det emellertid ansetts olämpligt att låta medhjälparen svara enligt andra regler än fraktföraren själv. Konventionen ger därför medhjälparen rätt att för egen del påkalla motsvarande tillämpning av de bestämmelser i konventionen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek.

Konventionens reglering av frågan om konkurrens mellan inomobligatoriska och utomobligatoriska skadeståndsanspråk är enligt utredningens mening ändamålsenlig. Samma reglering återfinns i järnvägstrafikstadgan 78 § och, i något annorlunda form, i luftfartslagen 9 kap. 25 §. Det förefaller naturligt att göra den tillämplig också på inrikes vägbefordran.

Utredningen föreslår följaktligen, att reglerna i förevarande paragraf skall få giltighet beträffande såväl internationell som inrikes befordran. I fråga om stadgandets utformning har utredningen visserligen funnit det

möjligt att återge reglerna i en mera koncentrerad form än de har i konventionen men har inte i övrigt ansett sig böra avvika från konventionstexten.

Detta har medfört att paragrafens innebörd i vissa hänseenden måhända kan te sig oklar. Bland annat gäller detta det i luftfartslagen uttryckligen reglerade fallet, att ersättningskrav riktas både mot fraktföraren och mot medhjälpare som vållat skadan. En sådan situation kan uppstå t. ex. om varuhavaren till följd av begränsningsreglerna fått endast en del av sin skada gottgjord genom ersättning från fraktföraren och därför på utomobligatorisk grund kräver den vållande medhjälparen på ersättning för återstående skada. Konventionstexten och lagtexten utesluter i och för sig inte tolkningen, att medhjälparen i detta fall är pliktig att betala ersättning intill den gräns, vid vilken också hans maximala ersättningsskyldighet är nådd. Denna tolkning måste emellertid anses vara oriktig. Ersättningsmaximum bör inte räknas på fraktföraren och medhjälparen var för sig utan i stället anses motsvara vad de skadeståndsskyldiga tillsammans högst har att betala.

En annan otydlighet sammanhänger med att konventionstexten begränsar stadgandets tillämplighet till krav på ersättning för realskada eller dröjsmål. Detta är såtillvida naturligt som det huvudsakligen är vid sådana krav som begränsning av ersättningen kan komma i fråga. Emellertid gäller begränsningsreglerna enligt 16 § tredje stycket också skada – i annan form än realskada eller dröjsmålsskada – till följd av att handling går förlorad eller användes oriktigt. Beträffande sådan skada skulle således kunna göras gällande, att den skall ersättas till fullo om kravet kan grundas på utomobligatoriska skadeståndsregler. Att detta varit konventionsförfattarnas avsikt torde emellertid få betvivlas. Vad härvidlag skall anses gälla synes dock, i vart fall vad inrikesbefordringarna angår, vara av ringa praktisk betydelse.

Som framgår av 39 § gäller vissa inskränkningar i fraktförarens och medhjälpares rätt att gentemot skadeståndskrav på utomobligatorisk grund åberopa regler om ansvarsbegränsning.

Det förslag till skadeståndslag, som nyligen har framlagts (prop. 1972:5), upptar i 4 kap. 1 § en bestämmelse av innehåll att arbetstagare skall vara ansvarig för skada, som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten, endast i den mån synnerliga skäl föreligger. Ett sådant stadgande skulle i de allra flesta fall göra det omöjligt för varuhavaren att erhålla skadestånd av sådan medhjälpare till fraktföraren som har ställning av arbetstagare. Den ytterligare begränsning av medhjälpares ansvar som ifrågavarande bestämmelse i skadeståndslagen skulle innebära torde emellertid, sett från varuhavarens synpunkt, i praktiken vara ganska betydelselös. Det torde nämligen ytterligt sällan förekomma att ersättningskrav riktas mot fraktförarens anställda eller andra arbetstagare.

Uppsåt och grov vårdslöshet

39 §

De bestämmelser i 4 kap., som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller reglerar bevisskyldigheten och som är gynnsammare för fraktföraren än de allmänna reglerna för skadeståndsberäkning, får fraktföraren, som framgår av vad tidigare sagts, åberopa även om skadan orsakats genom en klandervärd handling eller underlåtenhet av honom eller hans medhjälpare. Likaså är medhjälparna personligen skyddade mot att behöva stå ekonomiskt ansvar utöver en viss gräns, när de orsakat skada genom ett klandervärt förfarande. Denna från vanliga skadeståndsprinciper avvikande ordning får ses mot bakgrunden av att fraktförarens ansvarighet utsträckts att omfatta också fall, i vilka skadeståndsskyldighet enligt allmänna regler inte skulle ha kommit i fråga. Emellertid kan en regel om ansvarslindring vid skador orsakade genom klandervärd handling eller underlåtenhet, om den tillämpas fullt ut, lätt nog komma i strid med allmänt rådande rättsuppfattningar. Regeln har där-

för i den transporträttsliga lagstiftningen brukat förses med vissa undantag.

När det gällt att närmare bestämma dessa undantag, har det varit klart att till dem bör hänföras uppsåtliga förfaranden och därutöver vissa andra höggradigt klandervärda förfaranden. Frågan hur den sistnämnda kategorin bör beskrivas har fått varierande lösningar. I CMR har man begagnat sig av formuleringen "sådan vårdslöshet, som enligt lagen i den stat där talan väckts likställes med uppsåt".

Enligt 5 § CMR-lagen skall för Sveriges del "grov vårdslöshet" likställas med uppsåt.

Den närmare innebörden av begreppet "grov vårdslöshet" är inte lätt att ange. I sitt tidigare betänkande uttalade utredningen, att den då inte fann det möjligt att närmare avgränsa området för "grov vårdslöshet", och inskränkte sig till att med återgivande av en i förarbetena till luftbefordringslagen använd formulering framhålla att "grov vårdslöshet" borde appliceras endast på "särdeles svårartade fall".[1] Ej heller under senare skeden av arbetet på CMR-lagen har någon utförligare definition av begreppet "grov vårdslöshet" lämnats. Begreppet beskrives sålunda av departementschefen i propositionen som innefattande "särskilt allvarliga former av vårdslöshet", medan det enligt lagrådet innebär "oaktsamhet av mycket allvarlig natur".

Under remissbehandlingen av utredningens tidigare betänkande beklagade *Svenska försäkringsbolags riksförbund* att utredningen inte lämnat någon närmare ledning för användningen av begreppet "grov vårdslöshet". Enligt riksförbundet fanns det, om inte annan vägledning för tolkningen av begreppet "grov vårdslöshet" lämnades än den som givits i betänkandet, grundad anledning att befara, att endast uppsåtsfall – bevisade eller misstänkta – i praktiken kommer att bli undantagna från ansvarslindringen men däremot inte ens grava fall av egentlig vårdslöshet.

Utredningen delar såtillvida riksförbundets uppfattning som den anser att en närmare precisering av begreppet "grov vårdslöshet" i och för sig är önskvärd. Det måste emellertid än en gång betonas, att stort spelrum måste beredas domstolarna att ta hänsyn till de skiftande omständigheterna i varje särskilt fall. Med denna reservation vill utredningen – i viss anslutning till en formulering som bl. a. varit aktuell under arbetet på en konvention angående avtal om internationell befordran av resande och resgods på väg (CVR) – förorda att "grov vårdslöshet" i allmänhet skall anses föreligga när skadevållaren gjort sig skyldig till vårdslös handling eller underlåtenhet och därvid antingen haft klar insikt om att skada sannolikt skulle uppstå eller, oaktat han inte kan visas ha haft denna insikt, sannolikheten måste ha varit uppenbar för varje förståndig människa. Det bör dock tillfogas, att denna formel närmast hänför sig till det direkta handhavandet av godset.

När skada vållats uppsåtligen eller genom grov vårdslöshet bortfaller, som framgår av paragrafens andra stycke, möjligheten till ansvarslindring såväl i fråga om fraktförarens eget ansvar som i fråga om hans principalansvar. Också de möjligheter att erhålla lindring i det personliga ansvaret, som beretts fraktförarens medhjälpare genom bestämmelserna i 38 §, bortfaller när medhjälparen vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet.

De större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser innehåller inte något stadgande som uttryckligen sätter eljest gällande ansvarslindringsbestämmelser ur kraft vid uppsåtlig skada eller skada vållad genom grov vårdslöshet. Det kan möjligen göras gällande, att fraktföraren trots detta inte äger åberopa ansvarslindringsvillkoren i nämnda fall. Genom att förevarande paragraf ges tillämpning också på inrikes befordran, undanröjes i alla händelser varje tveksamhet på denna punkt.

Som tidigare nämnts upptar det förslag till skadeståndslag, som nyligen har framlagts, en bestämmelse av innebörd att arbetstagare endast i undantagsfall kan göras ansvarig för

[1] SOU 1966:36 s. 76.

skada, som han vållar genom fel eller försummelse i tjänsten. Enligt motiven till lagförslaget utgör inte ens den omständigheten, att arbetstagaren vållat skadan uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, alltid skäl att låta honom bära ansvar. Den bestämmelse om medhjälpares personliga ansvar som återges i andra stycket andra punkten av denna paragraf skulle således i hög grad modifieras av nämnda stadgande i skadeståndslagen, såvitt angår sådan medhjälpare som har ställning av arbetstagare.

5 KAP. Anmärkningar och väckande av talan

Anmärkningar

40 §

CMR art. 30 innehåller regler om reklamation. Dessa innebär i viss utsträckning att varuhavaren går miste om möjligheten att erhålla ersättning i händelse godset minskats, skadats eller blivit fördröjt, om han inte reklamerar inom viss tid.

Sålunda förlorar varuhavaren rätten till ersättning på grund av dröjsmål, om han inte skriftligen reklamerar inom 21 dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Vad beträffar minskning av godset eller skada på detta gäller olika regler för det fall att mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godset och det fall att någon sådan undersökning inte skett. Har undersökning skett, finns det beträffande synlig minskning eller skada över huvud taget intet utrymme för reklamation. Genom undersökningen skall det nämligen en gång för alla anses avgjort vilken synlig minskning eller skada som förelegat. Vill varuhavaren i efterhand föra bevisning om att synlig minskning eller skada förelegat i större omfattning än som fastställts vid undersökningen, skall sådan bevisning inte tillåtas. I fråga om minskning eller skada som inte var synlig vid undersökningen är det däremot tillåtet att föra bevisning i efterhand, dock endast under förutsättning att minskningen eller skadan påtalats genom skriftlig reklamation, som avsänts inom sju dagar från det undersökningen ägde rum, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade.

Även för det fall att mottagaren och fraktföraren inte gemensamt undersökt godset förutsättes i konventionen, att eventuell minskning eller skada skall påtalas genom reklamation. Gäller det synlig minskning eller skada, skall reklamationen göras senast när godset lämnas ut. Vid minskning eller skada som inte var synlig när godset lämnades ut skall reklamationen göras skriftligen inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade.

När mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godset får underlåtenhet att reklamera, som framgått av det nyss sagda, till följd att varuhavaren utestängs från möjligheten att styrka andra anspråk än sådana som kan grundas på undersökningsresultatet. Underlåtenhet att reklamera medför emellertid inte motsvarande rättsverkan i de fall då gemensam undersökning inte ägt rum. I dessa fall blir följden av utebliven reklamation endast att godset vid utlämnandet till mottagaren skall presumeras ha varit i det tillstånd som framgår av fraktsedeln. Denna presumtion kan emellertid kullkastas genom bevisning om godsets verkliga tillstånd. Om varuhavaren anser sig säker på att kunna bevisa att godset under befordringen utsatts för minskning eller skada, kan han således utan vidare dröja till kort före preskriptionstidens utgång med att underrätta fraktföraren om att minskning eller skada inträffat. När gods gått förlorat krävs ingen reklamation.

De regler som enligt det nu sagda gäller vid internationell befordran är enligt utredningens mening inte särskilt väl ägnade att tillämpas på inrikes befordran. I första hand gäller detta beträffande de fall då gemensam undersökning av godset inte sker. Konventionens reglering utesluter nämligen i dessa fall inte, att fraktföraren kan göras ersättningsskyldig för minskning eller skada trots att han fått vetskap om minskningen eller skadan först vid en så sen tidpunkt, att han i praktiken ofta kan befaras vara ur stånd att

förebringa någon utredning om vad som orsakat minskningen eller skadan. Det synes utredningen också önskvärt, att reklamationsreglerna vid inrikes befordran får en enhetligare och enklare utformning än de har enligt konventionen.

I Sverige har köplagens reklamationsregler fått en så vidsträckt användning även utanför sitt egentliga tillämpningsområde, att de med viss rätt kan uppfattas som "allmänna rättsgrundsatser".[1] Det är därför naturligt, att reklamationsreglerna också i fråga om det inrikes vägfraktavtalet utformas i nära anslutning till reklamationsreglerna i köplagen, liksom man beträffande reklamationsreglerna i 121 § sjölagen tillämpat en uppfattning motsvarande den som kommit till uttryck i köplagen.

I överensstämmelse med det sagda föreslår utredningen en enhetlig och enbart för inrikes befordran gällande reklamationsregel.

Enligt denna regel, som placerats i paragrafens första stycke, föreligger reklamationsskyldighet för den som vill föra talan angående minskning av eller skada på godset eller angående dröjsmål. I fråga om förlust av godset erfordras däremot ingen reklamation.

En speciell svårighet yppar sig när det gäller att bestämma reklamationsfristens längd. Det kan å ena sidan vara till fördel att i lagen fastslå en fix reklamationsfrist, bestämd till visst antal dagar. En sådan regel är lätt att tillämpa och ger varuhavaren klart besked om vad han skall iaktta. Å andra sidan kan en stel regel, som inte tillåter någon anpassning till omständigheterna i det särskilda fallet, mången gång leda till materiellt otillfredsställande resultat, vilka skulle ha undvikits med en mera elastisk beskrivning av reklamationsfristen. Inom den redan kodifierade interna transporträtten finns båda lösningarna företrädda. Sålunda skall enligt sjölagen reklamation ske "utan oskäligt uppehåll". Luftfartslagens reklamationsregler bygger i viss mån på en kombination av båda lösningarna. De föreskriver nämligen att reklamation för minskning eller skada skall ske "omedelbart efter upptäckten", dock senast inom 14 dagar från mottagande av godset, medan för dröjsmål gäller en fix reklamationsfrist om 21 dagar. Enligt järnvägstrafikstadgan är reklamationsfristen bestämd endast i exakta tidsmått och utgör tio dagar vid minskning eller skada och en månad vid dröjsmål. I fråga om synlig minskning eller skada gäller dock att reklamation skall ske senast när godset mottages. En liknande reglering återfinns i de större biltransportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser. Reklamationsfristen vid icke synlig minskning eller skada är dock här bestämd till sju dagar, medan någon reklamationsfrist för anspråk på ersättning för dröjsmålsskada inte fastställts.

En exakt bestämd och tämligen kort reklamationsfrist kan vara ändamålsenlig, särskilt i kommersiella förhållanden. Den föreslagna lagen förutsättes emellertid bli tillämplig också på ett stort antal fall, i vilka förhållandet mellan avtalsparterna inte kan förväntas gestalta sig på ett strikt affärsmässigt sätt. En mekaniskt verkande reklamationsregel, som utan hänsyn till de särskilda omständigheter som kan föreligga avskär den skadelidande från möjligheten att erhålla ersättning, förefaller mindre lämplig i dessa fall. En uppdelning av transporterna i analogi med köplagens uppdelning av köpen i handelsköp och civila köp torde, även om en sådan har ett visst verklighetsunderlag, vara svår att genomföra lagtekniskt. Under dessa förhållanden har de nordiska kommittéerna varit eniga om att förorda den mera elastiska bestämning av reklamationsfristens längd som ryms i orden "utan oskäligt uppehåll". Man har emellertid varit medveten om att de i paragrafen angivna tidsmåtten ändå kan tänkas ge ledning när reklamationsfristens längd skall bestämmas, åtminstone vad gäller kommersiell befordran.

Beträffande formen för reklamationen upptar lagförslaget inga föreskrifter. Förslaget är härvidlag liberalare än de förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna, enligt vilka reklamation alltid måste ges skriftlig form. Ett sådant formkrav, som i vår

[1] Jfr Rodhe s. 206.

gällande transporträttslagstiftning har sin motsvarighet endast beträffande luftbefordran, måste emellertid enligt utredningens mening anses alltför vittgående.

De nämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna innehåller också en klausul av innebörd, att varuhavaren går miste om rätten till ersättning för minskning eller skada, om han förfogar över godset på sådant sätt att besiktning av minskningen eller skadan från fraktförarens sida omöjliggöres eller avsevärt försvåras. Också denna bestämmelse går enligt utredningens mening vida längre än som erfordras för att tillgodose fraktförarens berättigade intressen. Det kan inte rimligen fordras, att varuhavaren skall behöva underkasta sig vilka inskränkningar som helst i rätten att förfoga över godset för att kunna hålla det tillhanda för undersökning från fraktförarens sida. Varuhavarens skyldigheter i detta avseende bör grundas på en skälighetsavvägning. Denna tanke har kommit till uttryck i CMR art. 30 femte stycket. Detta stadgande, som återges i sista stycket av förevarande paragraf, föreslås bli tillämpligt också på inrikes befordran.

Laga domstol

41 §

Första stycket av denna paragraf innehåller forumregler. Dessa gäller dels tvister rörande inrikes befordran, dels sådana tvister rörande internationell befordran, i vilka enligt CMR art. 31 första stycket talan får föras i Sverige. Såvitt angår sistnämnda tvister innehåller lagrummet samma reglering som 6 § CMR-lagen.

Stommen i de föreslagna forumreglerna utgöres av rättegångsbalkens forumregler. Utöver de fora, vilkas behörighet följer av rättegångsbalken, anges två primära specialfora, nämligen domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, och domstolen i bestämmelseorten. Det är enligt utredningens mening betydelsefullt, att käranden har möjlighet att förlägga rättegången till någon av dessa orter, och sedan denna synpunkt godtagits beträffande internationell befordran synes det naturligt att den också beaktas beträffande inrikes befordran.

För den händelse behörigt forum inte skulle finnas att tillgå enligt nyssnämnda regler, får talan väckas vid Stockholms tingsrätt. Denna bestämmelse tar närmast sikte på fallet att parterna genom prorogationsavtal, som ingåtts i utlandet och avser tvist rörande internationell befordran, överenskommit att talan skall föras vid svensk domstol men underlåtit att nämna viss domstol.

I enlighet med det sagda kan följande domstolar vara behöriga att uppta tvist om befordran, som avses i lagförslaget, nämligen domstolen i den ort

1) där svaranden har sitt hemvist (RB 10:1),

2) där egendom tillhörig svaranden finnes, förutsatt att svaranden ej har känt hemvist inom riket (RB 10:3),

3) där fraktavtalet eller annan förbindelse ingicks, förutsatt antingen att svaranden ej har känt hemvist inom riket eller att han mera varaktigt uppehåller sig på orten och vid tiden för talans väckande befinner sig där (RB 10:4 och 10:6),

4) där fast driftsställe finns (RB 10:5),

5) där skadegörande handling företogs eller skadan uppkom (RB 10:8),

6) där talan enligt prorogationsavtal skall väckas (RB 10:16),

7) där godset mottogs till befordran,

8) som är bestämmelseort enligt fraktavtalet.

Därtill kommer, som nämnts, Stockholms tingsrätt som subsidiärt forum.

Om vägfordon med pålastat gods fraktas med annat transportmedel kan det, som framgår av 4 §, komma i fråga att beträffande vägfraktförarens ansvarighet tillämpa de regler som gäller för det andra transportmedlet. I de fall då andra ansvarsregler än vägfraktavtalslagens egna sålunda skall tillämpas, kunde det måhända ifrågasättas om man inte i stället för de i denna paragraf angivna forumreglerna borde tillämpa de särskilda forumregler som gäller beträffande det regelsystem, efter vilket ansvarigheten skall be-

stämmas. Sådana särskilda forumregler finns i 336 § sjölagen och 9 kap. 28 § luftfartslagen. I den mån vägfraktavtalslagens forumregler skulle sättas åt sidan till förmån för luftfartslagens, skulle detta praktiskt sett ha mindre betydelse, eftersom dessa båda lagars forumregler till väsentlig del överensstämmer med varandra. Annorlunda skulle förhållandet bli, om sjölagens forumregler skulle anses tillämpliga. Enligt dessa är nämligen behörigheten att uppta sjörättstvister koncentrerad till ett fåtal domstolar. Denna ordning har motiverats med att sjörättstvisterna dels är få till antalet och dels är av ganska säregen beskaffenhet, varför man inte kan vänta att alla domstolar skall ha den önskvärda förtrogenheten med de sjörättsliga spörsmålen. Det kunde mot bakgrund härav te sig egendomligt, att en tvist av renodlat sjörättslig karaktär med stöd av vägfraktavtalslagens forumregler skulle kunna prövas av en domstol som saknar behörighet enligt sjölagen. Emellertid torde det endast i undantagsfall vara möjligt att på förhand avgöra huruvida ett anspråk som grundas på ett vägfraktavtal verkligen kommer att bedömas efter sjörättsliga regler. Man synes vidare på goda grunder kunna anta att antalet fall, i vilka problem av antydda slag kan aktualiseras, blir försvinnande litet och att parterna i så fall kan eliminera risken för en mindre insiktsfull domstolsbehandling genom prorogationsavtal. Det kan därför enligt utredningens mening knappast inge några betänkligheter att tillerkänna "vägforum" behörighet även i de fall, då enligt 4 § anspråk skall bedömas efter regler som gäller för sjö-, flyg- eller järnvägstransporter. Denna princip har också kommit till uttryck i motiven till de den 1 januari 1971 genomförda ändringarna i reglerna om sjörättsfora.[1]

I paragrafens andra stycke anges de förutsättningar som skall vara för handen för att en stat skall ha domsrätt beträffande tvist angående internationell befordran. Utredningen har valt att utforma den föreslagna lagtexten i nära anslutning till konventionstexten. Stadgandet kan emellertid självfallet bara binda domstolarna i Sverige vid att i förekommande fall erkänna svensk domsrätt men kan däremot inte vara förpliktande för domstolarna i andra stater. När det i stadgandet uttalas, att talan under angivna omständigheter får föras i främmande stater, är detta således huvudsakligen endast en rättsligen oförbindande upplysning om vad man kan vänta från andra konventionsstaters sida. En sådan upplysning måste emellertid anses värdefull.

Ett ofta diskuterat spörsmål om tolkningen av förevarande stadgande är, huruvida ett mellan parterna träffat prorogationsavtal har derogationsverkan, dvs. utesluter behörighet för annan domstol än sådan som avses i prorogationsavtalet. I motiven till CMR-lagen har emellertid departementschefen uttalat uppfattningen att konventionen inte erkänner prorogationsavtal om exklusiv kompetens för viss domstol eller domstolarna i viss konventionsstat.[2] Enligt utredningens mening ger både konventionstexten och uttalanden i litteraturen klart belägg för att denna uppfattning är riktig.[3] Ett prorogationsavtal bör således endast anses öka men inte minska kretsen av fora, som enligt konventionen skall stå till buds för väckande av talan.

Verkställighet av utländsk dom m. m.

42 §

Denna paragraf angår bara internationell befordran.

I första stycket återges de regler som uppställts i CMR art. 31 andra stycket för att förhindra att en tvist mellan samma parter angående samma fråga blir föremål för behandling och avgörande av flera domstolar. Regleringen innebär att domstol inte får ta upp en fråga till prövning, om tvist angående denna fråga redan pågår mellan samma parter vid behörig domstol eller redan

[1] Se prop. 1970:185 s. 27.
[2] Se prop. 1968:132 s. 52.
[3] Jfr Loewe s. 16, Muth s. 66, Buzzi-Quattrini s. 69.

avgjorts av sådan domstol.[1] Sådant hinder skall dock inte anses föreligga, när avgörande av den tidigare anlitade domstolen inte är verkställbart i den stat där den nya talan väckes.

I övrigt innehåller förevarande paragraf regler om verkställighet av utländsk dom. Av andra stycket framgår vilka utländska domstolsavgöranden som är verkställbara i Sverige. Frågan huruvida utländskt domstolsavgörande får verkställas i Sverige skall för varje särskilt fall prövas genom ett exekvaturförfarande inför Svea hovrätt. Regler för exekvaturförfarandet lämnas i tredje – sjätte styckena. I dessa delar är paragrafen identisk med 7 § CMR-lagen.

Preskription

43 §

Enligt preskriptionsreglerna i CMR art. 32 måste anspråk som härrör från avtal om internationell befordran i regel göras gällande inom ett år. Grundas anspråket på uppsåt eller sådan vårdslöshet som skall likställas med uppsåt, är dock preskriptionsfristen tre år. Som utgångspunkt för preskriptionstidens beräkning tjänar vid minskning, skada eller dröjsmål dagen då godset utlämnades till mottagaren, vid förlust trettionde dagen efter utgången av avtalad leveransfrist eller, när leveransfristen inte bestämts genom avtal, sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran samt i övriga fall slutdagen i en period av tre månader från det fraktavtalet slöts.

Dessa regler är enligt utredningens mening väl lämpade för användning också vid inrikes befordran. Första och andra styckena av denna paragraf, i vilka dessa regler återges, föreslås därför bli tillämpliga beträffande såväl inrikes som internationell befordran.

Förslaget innebär, att preskriptionstiden i allmänhet förkortas från nu gällande tio år till ett år. Denna nedskärning av preskriptionstidens längd kan synas drastisk men är utan tvivel väl motiverad. Inom övriga grenar av den interna transporträtten gäller redan tämligen korta preskriptionstider. Sålunda är preskriptionstiden enligt sjölagen i jämförbara fall ett år, enligt luftfartslagen två år och enligt järnvägstrafikstadgan ett år. I den mån rättsläget vid landsvägstransporter för närvarande regleras av de större transportföretagens ansvars- och befordringsbestämmelser innebär förslaget en förbättring av varuhavarens ställning. Enligt dessa bestämmelser gäller nämligen en så kort preskriptionsfrist som sex månader från den dag då fraktföraren omhändertog godset för befordran.

Som framgår av andra stycket skall preskriptionsfristen alltid räknas från viss dag, som – allt efter anspråkets art – bestäms i enlighet med reglerna under a), b) eller c). Det är således utan betydelse, att den ersättningsberättigade vid den angivna tidpunkten saknade kännedom om anspråket eller att detta då över huvud taget ännu inte uppstått. Vad beträffar den under a) angivna tidpunkten torde man för det fall, att delar av en och samma sändning utlämnas på olika dagar, böra räkna med endast en utlämningsdag, nämligen den då den sista delen av sändningen utlämnades.

Enligt uttryckligt stadgande i konventionen skall den under a) – c) angivna dagen inte medräknas i preskriptionsfristen. Detta stämmer överens med det hos oss vedertagna sättet för beräkning av frister. Det har därför ansetts onödigt att ta med denna bestämmelse i lagtexten.

Frågan vilka åtgärder som medför preskriptionsavbrott regleras inte materiellt i konventionen. Denna hänvisar till reglerna i den stat där talan väckts. Det är således möjligt att genom intern svensk lagstiftning reglera denna fråga också beträffande internationell befordran. När fråga är om specialpreskription gäller enligt svensk rätt i allmänhet att preskriptionsavbrott kan åstadkommas endast genom anhängiggörande av talan. I enlighet härmed föreslog utredningen i sitt

[1] Vad beträffar inrikes befordran gäller motsvarande hinder mot ny rättegång enligt rättegångsbalken 13 kap. 6 § (litispendens) och 17 kap. 11 § tredje stycket (res judicata).

förslag till lag om internationell befordran bestämmelser av innebörd att preskriptionen skulle kunna avbrytas endast genom väckande av talan. Detta förslag synes ha blivit accepterat i sak, ehuru den föreslagna regeln inte kommit till annat uttryck än att den upptagits i den svenska översättningen av konventionstexten. Det nu föreliggande lagförslaget innehåller emellertid liksom det tidigare i första och fjärde styckena bestämmelser som klart ger vid handen, att väckande av talan skall anses som det enda sättet att avbryta preskriptionen. Utredningen utgår emellertid från att gäldenärens erkännande av kravet eller utomprocessuell förlikning i princip skall anses ha den verkan, att preskriptionstid inte vidare skall räknas enligt förevarande regler.[1]

De föreslagna reglerna om preskriptionsavbrott är avsedda att gälla såväl internationell som inrikes befordran. Däremot är det enligt utredningens mening inte påkallat att även i övrigt införa enhetliga preskriptionsregler för internationell och för inrikes befordran. Detta skulle nämligen innebära att man för inrikesbefordringarnas del finge acceptera det för intern svensk rätt främmande institutet suspension av preskription.

Möjlighet att suspendera preskriptionen, dvs. att tillfälligt hejda preskriptionstidens lopp, föreligger enligt konventionen i fråga om krav som riktas mot fraktföraren. En förutsättning är att kravet har skriftlig form. Den dag, då skriftligt krav mottages av fraktföraren, upphör preskriptionstiden att löpa, men den fortsätter att löpa från den dag då fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Preskription kan således inträda när summan av det antal dagar som gått till ända före kravet och det antal dagar som gått till ända efter bestridandet motsvarar preskriptionstiden. Uppehåll i preskriptionstiden kan inte uppnås mer än en gång för en och samma fordran.

Konventionens regler om suspension av preskriptionen har onekligen vissa positiva drag. Reglerna omöjliggör eventuella försök från fraktförarens sida att förhala behandlingen av ersättningsanspråk till dess preskription inträtt, och de underlättar lösningen av ersättningsfrågor på utomprocessuell väg. Emellertid kan det enligt utredningens bestämda uppfattning inte vara ändamålsenligt att beträffande en enstaka kontraktstyp införa en preskriptionsregel, som till hela sin konstruktion är okänd i rättslivet i övrigt. Denna synpunkt måste anses väga tyngre än det i och för sig beaktansvärda önskemålet att upprätthålla likhet i reglerna för internationell och för inrikes befordran. Samma betraktelsesätt torde ha gjort sig gällande beträffande förhållandet mellan internationell och inrikes järnvägsbefordran. Även inom den internationella järnvägsrätten återfinns institutet suspension av preskription, medan detta saknas i den interna järnvägsrätten, som eljest i hög grad överensstämmer med den internationella. Under remissbehandlingen av utredningens förslag till lag om internationell befordran nämndes också från flera håll, bl. a. av advokatsamfundets styrelse, reglerna om suspension av preskription som exempel på bestämmelser, vilka ur svensk rätts synvinkel måste betraktas som mindre lyckade och följaktligen inte lämpade att överföra till intern svensk rätt. Det torde också kunna befaras, att suspensionsreglerna skulle medföra åtskilliga, bl. a. bevismässiga, svårigheter i de talrika fall där parterna inte arbetar efter några mera utvecklade kontorsrutiner.

Med hänsyn till det sagda föreslår utredningen, att de i paragrafens tredje stycke upptagna reglerna om suspension av preskription ges tillämpning endast på internationell befordran.

I fjärde stycket anges till en början rättsföljden av att talan inte väckts inom den i första stycket angivna tiden. Denna rättsföljd är självfallet att borgenären i princip förlorat rätten att erhålla det allmännas medverkan till att göra fordringen gällande. Såvitt angår fordran som uppkommit vid internationell befordran följer av konventionstexten, att borgenären inte bara förlorat rätten att själv

[1] Jfr Rodhe s. 685.

aktualisera fordringen utan också rätten att efter genkäromål eller kvittningsyrkande avräkna den mot fordran som motparten reser. Hur en fordran som uppkommit vid inrikes befordran bör behandlas i dessa avseenden kan vara föremål för delade meningar.

Vad beträffar fordringar i allmänhet följer av 7 § preskriptionsförordningen, att fordringsägaren utan hinder av att fordringen är preskriberad kan använda den till kvittning mot fordran som hans gäldenär gör gällande mot honom, förutsatt att preskriptionen inte inträtt redan innan han förvärvade fordringen eller innan han kom i skuldförhållande till sin gäldenär. Denna regel är emellertid ingalunda allenahärskande i svensk rätt. När det t. ex. gäller det näraliggande fallet att anspråk reses enligt köplagen för fel eller brist i godset, innebär preskription att anspråket inte ens kan göras gällande kvittningsvis. Stundom förekommer en starkt begränsad kvittningsrätt, såsom enligt 9 § bilskadelagen, vilket lagrum medger att preskriberat anspråk användes till kvittning endast när det föreligger ömsesidiga skadeståndsanspråk på grund av samma olycksfall. I den interna transporträttslagstiftningen är frågan, huruvida preskriberad fordran kan göras gällande genom kvittning, uttryckligen reglerad endast vad beträffar järnvägstrafikstadgan. Enligt dennas 89 § äger järnvägen förbehålla sig att preskriberad fordran inte får göras gällande mot järnvägen genom genkäromål eller yrkande om kvittning, medan järnvägen för egen del är förbjuden att göra gällande preskriberad fordran på nämnda sätt.

I sjölagen användes terminologin att fordringen i och med preskriptionen "upphör", vilket emellertid anses innebära att fordringen därefter inte existerar ens i form av en rätt till kvittning.[2] Enligt luftfartslagens ordalydelse medför preskriptionen endast att rätten till talan är förlorad.[3] Av lagens förarbeten framgår emellertid att man därmed velat utsäga "att icke blott rätten att väcka talan utan även själva rätten att utfå ersättning går förlorad". Inte heller enligt luftfartslagen torde således preskriberad fordran kunna göras gällande genom kvittning.[4]

I den mån inrikes vägtransporter regleras av de förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna torde det likaså vara uteslutet för varuhavaren att åberopa preskriberad fordran till kvittning. På annat sätt torde man nämligen inte kunna tolka bestämmelsernas uttryckssätt, att fraktföraren efter inträdd preskription skall vara "fri från varje ersättningsskyldighet". I de ansvarsbestämmelser som lämnats i anslutning till Svenska Åkeriförbundets rikskollektiva försäkring för fraktförare används samma uttryckssätt som i sjölagen, nämligen att fordringen "upphör" i och med preskriptionen.

Uppfattningen att en fordran efter inträdd preskription inte skall kunna göras gällande i någon form är således fast förankrad i de regler som för närvarande tillämpas i inrikes godsbefordran. Den är också sakligt väl motiverad med hänsyn till de speciella preskriptionsreglernas syfte att minska tvånget att för längre tid bevara bevismaterial. Utredningen förordar därför, att konventionens regel att preskriberad fordran ej heller får göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning ges motsvarande tillämpning beträffande inrikes befordran.

Skiljedom

44 §

Paragrafen motsvarar CMR art. 33. Häri anges att en i fraktavtalet ingående skiljeklausul skall anses giltig, förutsatt att den innebär att tvistefrågan skall lösas med tillämpning av konventionen. En tillämpning av konventionen får självfallet anses föreligga även när skiljemännen inte stöder sitt avgörande direkt på konventionen utan på nationell lag, som överensstämmer med konventionen. För tydlighetens skull har det i lagtexten uttryckligen angivits, att även skiljeklau-

[2] Sjölagen 284 §.
[3] Luftfartslagen 9 kap. 29 §
[4] Förslag till reviderad lagstiftning om befordran med luftfartyg, upprättat inom justitiedepartementet, s. 52 (även NJA II 1960 s. 110).

sul som hänvisar till sådan nationell lag skall anses giltig.

I avtal om inrikes befordran är skiljeklausuler för närvarande mycket vanliga. De förutnämnda ansvars- och befordringsbestämmelserna för de större biltransportföretagen föreskriver, att tvister rörande tillämpningen och tolkningen av bestämmelserna inte får hänskjutas till domstol utan skall avgöras enligt svensk rätt av skiljenämnd i Sverige enligt gällande svensk lag om skiljemän.

Det finns enligt utredningens mening inte någon anledning att när det gäller tillämpligheten av skiljeavtal göra någon skillnad mellan det inrikes vägfraktavtalet och kontraktsförhållanden i allmänhet. Utredningen har därför i denna paragraf inte tagit upp några bestämmelser om skiljeavtal vid inrikes befordran. Att lagtexten således endast behandlar giltigheten av skiljeavtal vid internationell befordran får självfallet inte e contrario tolkas så, att skiljeavtal vid inrikes befordran inte skulle kunna vara giltiga. Sådana skiljeavtal är att bedöma enligt allmänna regler.

6 KAP. Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

45 §

Enligt CMR gäller särskilda bestämmelser för s. k. genomgångstransporter. Såvitt utredningen kan bedöma föreligger för närvarande inte något mera uttalat behov av en motsvarande reglering för inrikestransporternas del. Det är å andra sidan inte osannolikt att ett sådant behov kan uppkomma i en nära framtid. Under alla förhållanden torde det saknas anledning att utestänga parterna på den inrikes vägfraktmarknaden från möjligheten att begagna sig av en lagfäst reglering av genomgångstransporterna.

En förutsättning för att konventionens regler om genomgångstransporter skall kunna fungera vid inrikes befordran är emellertid att fraktsedel användes. Av praktiska skäl har utredningen föreslagit, att kravet på fraktsedel även vid inrikes befordran skall avse fraktsedel, som upprättats i tre originalexemplar avsedda det första att överlämnas till avsändaren, det andra att åtfölja godset och det tredje att behållas av fraktföraren. För inrikes genomgångsbefordran kan således alltid "Inrikes-CMR"-fraktsedel användas men också annan fraktsedel som uppfyller de nyssnämnda kraven.

För att de särskilda reglerna om genomgångsbefordran skall bli tillämpliga fordras vidare, att befordringen sker på grund av ett och samma fraktavtal. Om avsändaren ordnat transporten så, att var och en av ett antal efter varandra följande fraktförare utför befordringen på grund av ett endast för hans delsträcka gällande fraktavtal, kommer således förevarande regler inte till användning.

Värdet av de särskilda reglerna om genomgångsbefordran är, sett från varuhavarens synpunkt, att denne inte behöver bekymra sig om vilken av de deltagande fraktförarna som egentligen bär ansvaret för skada som åsamkats varuhavaren. Gentemot denne bildar nämligen fraktförarna ett kollektiv, i vilket samtliga svarar solidariskt för hela befordringen.

Den fraktförare, som sluter fraktavtalet med avsändaren, blir självfallet bunden gentemot denne genom avtalet. För de övriga fraktförarna uppkommer bundenheten genom att de tar emot godset och fraktsedeln från föregående fraktförare.

Det är en vanlig företeelse att den fraktförare, som slutit fraktavtalet, uppdrar åt en annan att helt eller delvis utföra transporten. Därvid är det oftast meningen att den sistnämnde fraktföraren inte skall ha kontraktsansvar i förhållande till varuhavaren. Denne har att beträffande hela befordringen hålla sig till den avtalsslutande fraktföraren. Varuhavarens rätt härvidlag säkerställs genom bestämmelserna i 6 §. Reglerna om genomgångstransport utgör inte något hinder för ett sådant arrangemang. Om meningen är att en fraktförare, som faktiskt utför en delbefordran, endast skall inta ställningen av medhjälpare till den avtalsslutande fraktföraren och inte vara en med denne solidariskt ansvarande självständig fraktförare, skall emeller-

tid den mellan avsändaren och den avtalsslutande fraktföraren upprättade fraktsedeln inte överlämnas till honom. I den mån transporthandlingar erfordras bör sådana i stället utställas fraktförarna emellan.

För att en efterföljande delfraktförare skall bli ansvarig för befordringen i dess helhet fordras, förutom att han övertagit den ursprungliga fraktsedeln, också att han mottagit godset. Det räcker emellertid med att han mottagit någon del av godset. Även om godset redan vid mottagandet varit utsatt för minskning eller skada, blir den mottagande fraktföraren – i den mån ingen ansvarsfrihetsgrund föreligger – gentemot varuhavaren ansvarig också för det redan inträffade. En begränsning föreligger emellertid härvidlag såtillvida som ansvar inte kan utkrävas enligt strängare villkor än som framgår av fraktsedeln. Det bör således observeras, att när överenskommelse rörande godsets värde eller särskilt leveransintresse – såsom kan ske vid inrikes befordran – träffats utan att detta angetts i fraktsedeln, överenskommelsen inte utan vidare blir bindande för efterföljande fraktförare, trots att denne skall anses ha inträtt som part i fraktavtalet.

Att en efterföljande fraktförare inträtt som part i fraktavtalet innebär inte bara att han blir delaktig i det egentliga fraktföraransvaret, d. v. s. ansvaret för realskada eller dröjsmål. Även beträffande andra kontraktsförpliktelser, såsom handhavandet av de skriftliga handlingar som kan ha överlämnats eller uttagandet av efterkravsbelopp, får delfraktföraren anses ha påtagit sig ansvar också för de deltransporter som han inte själv utför.

46 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om tillvägagångssättet när godset vid genomgående befordran skall överlämnas från en fraktförare till den efterföljande. Ett väsentligt syfte med dessa bestämmelser är att skapa underlag för att kunna avgöra vilken av fraktförarna som i förhållandet dem emellan slutligt skall svara för uppkommen realskada.

När en fraktförare övertar godset från den föregående fraktföraren, skall han till denne överlämna ett dagtecknat och underskrivet kvitto. För att gentemot varuhavaren markera sitt inträde i fraktavtalet skall han vidare teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. I fråga om godsets mängd, märkning och tillstånd har en efterföljande fraktförare självfallet samma anledning till undersökning som om han som avtalsslutande fraktförare mottagit godset direkt från avsändaren. Skulle undersökningen visa att de verkliga förhållandena beträffande antalet kollin, dessas märken och nummer samt godsets och förpackningens synliga tillstånd inte stämmer överens med vad fraktsedeln ger vid handen, bör den efterföljande fraktföraren göra de förbehåll han finner påkallade. Även den omständigheten att undersökning av antalet kollin samt deras märken och nummer inte kan genomföras med skäliga medel utgör självfallet anledning till förbehåll. Förbehållen skall antecknas såväl på det särskilda kvittot som på det andra exemplaret av fraktsedeln. Frånvaron av förbehåll har beträffande förhållandet mellan fraktförarna den bevisverkan som anges i 13 §, d. v. s. att fraktsedelns uppgifter om antalet kollin och dessas märken och nummer skall hållas för riktiga om de inte motbevisas samt att godsets och förpackningens synliga tillstånd skall anses ha varit gott om annat inte styrks. Det bör emellertid understrykas, att förbehåll från den efterföljande fraktförarens sida inte inverkar på hans ansvarighet gentemot varuhavaren.

Det kan inte bestridas, att en viss omständlighet vidlåder det nu beskrivna förfarandet för överlämning av gods till en efterföljande fraktförare. I avsikt att möjliggöra enklare rutiner i detta avseende vid inrikes befordran har den norska kommittén för sin del föreslagit, att förevarande bestämmelser skall vara tillämpliga vid sådan befordran endast när någon av fraktförarna begär det.

Utredningen har för sin del inte ansett sig kunna förorda en sådan lösning. När det gäller den föreskrivna skyldigheten för efter-

följande fraktförare att i samband med sitt inträde i fraktavtalet teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln, är det fråga om en åtgärd som inte är utan betydelse för varuhavarens möjligheter att ta tillvara sin rätt. Det bör därför inte vara överlämnat åt fraktförarnas skön att avgöra, om denna anteckning skall komma till stånd. Också anteckning av förbehåll på fraktsedeln är av betydelse för varuhavaren. Han kan nämligen härigenom utläsa under vilken transportsträcka en realskada inträffat, något som enligt 47 § påverkar varuhavarens möjligheter att föra talan. Vad slutligen beträffar den avlämnande fraktförarens rätt att erhålla kvitto torde det, utan att detta behöver utsägas särskilt, vara klart att han kan efterge denna sin rätt.

Av de skäl som nu nämnts har några särregler för inrikes befordran inte upptagits i det svenska förslaget. Någon större belastning för fraktförarna innebär detta enligt utredningens mening inte. I flertalet fall synes den efterföljande fraktföraren inte behöva göra mer än att förse fraktsedeln med sin stämpel.

47 §

Ehuru samtliga fraktförare som deltar i en genomgångstransport är ansvariga gentemot varuhavaren för befordringen i dess helhet, kan varuhavaren enligt konventionen inte rikta krav på grund av realskada eller dröjsmål mot vilken som helst av dem. Vill varuhavaren väcka talan, kan han endast vända sig mot den förste eller den siste fraktföraren eller mot den fraktförare som innehade godset när den händelse inträffade, vilken orsakade realskadan eller dröjsmålet. Skulle annan av de i genomgångsbefordringen deltagande fraktförarna ha väckt talan mot varuhavaren angående fordran som härrör från genomgångsbefordringen, är dock varuhavaren berättigad att genom genkäromål eller yrkande om kvittning göra sitt anspråk gällande också mot denne. Grundar varuhavaren sitt anspråk på annat än realskada eller dröjsmål, föreligger över huvud taget inte några inskränkningar i hans möjligheter att efter eget gottfinnande bestämma mot vilken fraktförare han skall rikta anspråket.

Konventionens regler på denna punkt innebär, att fraktförare som varken haft direkt kontakt med varuhavaren som mottagare eller utlämnare av godset eller haft del i uppkomsten av realskada eller dröjsmål är fri från skyldigheten att ingå i svaromål beträffande ersättningskrav för realskada eller dröjsmål. Det måste anses vara rimligt, att dessa fraktförare skyddas mot att dras in i processer, som inte primärt berör deras egen verksamhet och som de därför kan tänkas ha minskade förutsättningar att föra framgångsrikt. Dessa regler bör därför ges användning också i fråga om inrikes befordran, något som förefaller vara så mycket mera befogat som de vid sådan befordran aldrig kan föranleda olägenheten att varuhavaren blir hänvisad att processa utomlands. Å andra sidan synes det inte finnas skäl att för inrikesbefordringarnas del ytterligare begränsa kretsen av fraktförare, mot vilka talan kan riktas.

Det kan synas vara något oklart vilka fraktförare som avses med beteckningarna den förste respektive den siste fraktföraren. Utredningen har tidigare uttalat uppfattningen att med konventionens uttryck "den förste fraktföraren" bör förstås den fraktförare som slutit fraktavtalet, även om det är en annan fraktförare som faktiskt mottagit godset och fraktsedeln från avsändaren och utfört det första ledet i befordringen.[1] Denna uppfattning har biträtts av departementschefen.[2] Vad beträffar uttrycket "den siste fraktföraren" skulle man kunna hävda, att detta betyder den fraktförare som skolat utföra slutledet i en genomgångsbefordran. Som stöd för denna uppfattning kan åberopas analogier med CIM, som använts som förebild för CMR:s bestämmelser. Enligt CIM kan talan riktas mot den järnväg som trafikerar den avsedda slutsträckan i genomgångsbefordringen, även om godset gått för-

[1] Se SOU 1966:36 s. 91.
[2] Se prop. 1968:132 s. 57.

lorat tidigare och den ifrågavarande järnvägen inte ens fått fraktsedeln i sin besittning. Möjligheten att föra talan mot denna järnväg föreligger trots att järnvägen inte själv är ansvarig, eftersom ansvarighet – liksom är fallet enligt 45 § av detta lagförslag – inträder först i och med att godset och fraktsedeln mottages. Denna ovanliga utvidgning av passivlegitimationen är emellertid i CIM fastslagen genom uttryckligt stadgande. I avsaknad av motsvarande stadgande i CMR torde man få antaga, att det inte varit avsett att talan skall kunna riktas mot någon som inte själv deltar i ansvarigheten. Uttrycket "den siste fraktföraren" torde således få anses betyda den siste fraktförare som fått gods och fraktsedel i sin besittning.

Vad beträffar den fraktförare, under vilkens innehav av godset den händelse inträffade som gav upphov till realskada eller dröjsmål, synes en strikt tolkning av konventionstexten ge vid handen, att talan mot honom måste begränsas till att avse ersättning för skada som har sin grund i just denna händelse. Har t. ex. godset under vart och ett av flera transportled utsatts för minskning, skulle krav på ersättning för den totala minskningen inte kunna resas mot någon av de aktuella fraktförarna men däremot mot den förste fraktföraren och den siste. Svårigheten för varuhavaren att bevisa var en skadeorsakande händelse inträffat torde för övrigt – som erfarenheterna från järnvägsrätten också visar – medföra att talan endast i undantagsfall kommer att riktas mot annan fraktförare än den förste eller den siste.

Enligt sista punkten av denna paragraf får talan föras samtidigt mot flera fraktförare. Såvitt angår internationell befordran begränsas emellertid möjligheterna att föra talan mot flera fraktförare i en och samma rättegång av forumreglerna. Såsom framgår av förarbetena till konventionen skall nämligen en genomgångsfraktförare, som samtidigt med andra i befordringen deltagande fraktförare drages inför rätta, inte vara skyldig att ingå i svaromål vid annat forum än där han skolat svara om talan riktats mot honom ensam. Gemensam rättegång mot flera fraktförare är således vid internationell befordran möjlig endast om talan anhängiggöres vid domstol, som är behörigt forum för var och en av fraktförarna. Vid inrikes befordran föreligger inte motsvarande komplikationer. Varuhavaren kan vid sådan befordran för väckande av samtidig talan mot samtliga ifrågakommande fraktförare anlita varje domstol som är rätt forum beträffande någon av fraktförarna. Enligt rättegångsbalken 10 kap. 14 § är denna domstol behörig att upptaga talan även gentemot de övriga fraktförarna.

48 §

Som framgått under 47 § kanaliseras kraven på ersättning för realskada och dröjsmål väsentligen till den förste och den siste fraktföraren. Av bl. a. detta skäl kan regressanspråk mot övriga fraktförare ofta bli aktuella. För den regressvis genomförda slutliga fördelningen av ersättningsskyldigheten gäller enligt CMR art. 37 särskilda regler. Dessa regler, som enligt konventionens ordalydelse är tillämpliga även på andra ersättningsanspråk än sådana som avser realskada eller dröjsmål, återges i första stycket av denna paragraf.

Grundtanken i dessa regler är att de fraktförare, som orsakat skadan, också skall svara för ersättningen. Denna princip kommer – för fall när endast en fraktförare orsakat skadan – till uttryck under a). Det räcker att fraktföraren objektivt sett orsakat skadan, och det är således utan betydelse om fraktföraren därvid förfarit vårdslöst eller inte. Däremot synes formuleringen av konventionens franska text utesluta att en genomgångsfraktförare med tillämpning av regeln under a) göres ensam ansvarig om skadeorsaken är casuell (såsom då skadan orsakats av en inte i förväg iakttagbar bristfällighet hos fordonet eller av en naturhändelse som inte har karaktär av force majeure), trots att det är klart att skadan orsakats på hans befordringssträcka och att han således skulle ha blivit ansvarig, om den av honom utförda transporten inte varit en del av en genomgångsbefordran.

När flera fraktförare har orsakat skadan gäller enligt huvudregeln under b) på motsvarande sätt att var och en av dem skall bära det slutliga ansvaret för den del av den totala skadan som han orsakat. Ofta torde det emellertid vara omöjligt att avgöra hur stor del av den totala skadan som orsakats av en viss fraktförare. I sådana fall gäller som en subsidiär fördelningsgrund för ersättningsskyldigheten att denna sätts i relation till den andel av frakten, som tillkommer var och en av de ansvariga fraktförarna.

I åtskilliga fall synes det emellertid inte vara möjligt att tillämpa reglerna under a) och b). Detta gäller först och främst när man inte kunnat klarlägga vilken den omständighet är som givit upphov till skadan. Detsamma torde vidare, som tidigare antytts, gälla när man vet att skadan uppkommit på sådant sätt att den inte kan sägas ha "orsakats" av en eller flera fraktförare. Vad beträffar de förstnämnda fallen synes det utredningen klart, att de skall behandlas enligt regeln under c), vilket i princip innebär att ersättningsskyldigheten skall fördelas på fraktförarna efter deras andelar av frakten.

När det gäller fallet att skadan har uppkommit genom casuell händelse (som inte utgör force majeure) ger konventionens formulering utrymme för åtskillig tvekan om hur regressfrågan rätteligen skall bedömas. Utredningen har tidigare antagit att den fraktförare, under vilkens befordringssträcka den skadebringande händelsen inträffat, ensam skall stå för ersättningen på samma sätt som han skolat göra om det inte gällt en genomgångsbefordran.[1] Det kan emellertid också hävdas, att ersättningsskyldigheten i detta fall i enlighet med regeln under c) skall fördelas på samtliga fraktförare i förhållande till deras andelar av frakten.[2] Vilken ståndpunkt som är den riktiga torde det få ankomma på rättstillämpningen att avgöra. De olägenheter som ovissheten om lagens innebörd i detta avseende kan tänkas medföra torde helt kunna elimineras genom överenskommelser mellan genomgångsfraktförarna. Det står nämligen – också vid internationell befordran – dessa fritt att själva träffa avtal om reglerna för deras inbördes ansvarighet.

Konventionen bereder också regressökanden visst skydd mot medfraktförares insolvens. Reglerna härom, som i konventionen återfinns i art. 38, återges i andra stycket av förevarande paragraf. De innebär att samtliga i en genomgångsbefordran deltagande fraktförare, oavsett om de är ersättningsskyldiga eller ej enligt reglerna i första stycket, svarar för varandras betalningsförmåga. Skulle någon av fraktförarna helt eller delvis vara ur stånd att betala vad regressökanden har att fordra, skall således bristen fördelas på samtliga övriga fraktförare, inklusive regressökanden. Det görs härvid, som nyss antytts, ingen skillnad på fraktförare som jämte den insolvente är betalningsskyldiga enligt första stycket och fraktförare som är fria från sådan betalningsskyldighet. Fördelningsgrund är även i detta fall fraktförarnas andelar i frakten.

Konventionens regler om regressuppgörelsen är, som tidigare nämnts, dispositiva. Detta framgår av art. 40. En motsvarande bestämmelse har upptagits i tredje stycket av denna paragraf. Enligt sin lydelse är den tillämplig på såväl internationell som inrikes befordran. Vad beträffar inrikes befordran är bestämmelsen i och för sig överflödig, eftersom det torde följa av 5 § andra stycket att fraktförarna vid sådan befordran har full frihet att beträffande sina inbördes rättsförhållanden avtala om avvikelser från den reglering lagen innehåller.

49 §

Enligt vad som uttryckligen fastslås i konventionen art. 37 äger fraktförare, som utbetalt ersättning till varuhavaren, rätt till regress mot övriga fraktförare, under förutsättning att ersättningsskyldighet förelegat enligt konventionens bestämmelser. På motsvarande ställe i lagförslaget – 48 § första stycket – sägs ingenting om denna förutsättning. Denna torde emellertid med full tydlighet

[1] Se SOU 1966:36 s. 92.

[2] Denna lösning förekommer i CIM art. 49. Jfr också Loewe s. 18 och Muth s. 73.

framgå av första stycket av förevarande paragraf. Bestämmelserna i detta stycke visar nämligen, att regressvaranden i princip kan freda sig mot regressanspråk genom att invända att regressökanden erlagt ersättningen till varuhavaren trots att laga grund för ersättningsskyldighet inte förelåg. Denna invändning kan regressvaranden, som förevarande, på konventionen art. 39 byggda bestämmelser också visar, emellertid inte göra om ersättningen blivit bestämd av domstol och regressvaranden i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna.

Det bör observeras att förhållandena på denna punkt gestaltar sig något olika vid internationell befordran och vid inrikes befordran. Vid internationell befordran måste domstolen, oavsett vad avsändaren och fraktföraren kan ha avtalat, på yrkande bestämma ersättningen i överensstämmelse med lagens tvingande regler. Ersättningens storlek är här en fråga som måste besvaras lika, vilken av fraktförarna som än kommer i fråga som betalningsskyldig. Annorlunda kan förhållandet vara vid inrikes befordran. Om den förste fraktföraren gentemot avsändaren åtagit sig att svara enligt längre gående ersättningsregler än lagen föreskriver, men efterföljande fraktförare inte senast vid övertagandet av godset och fraktsedeln fått kännedom om dessa regler, kan varuhavaren åberopa de avtalade ersättningsreglerna endast gentemot den förste fraktföraren, medan han enligt 45 § är hänvisad att gentemot övriga fraktförare åberopa lagens regler eller, i förekommande fall, de andra villkor som framgår av fraktsedeln. Har avsändaren i detta läge naturligt nog vänt sig mot den förste fraktföraren och fått denne förpliktad att betala den högre ersättningen, bör denne självfallet inte regressvis kunna ta ut mera av den slutligen betalningsskyldige fraktföraren än vad denne skolat förpliktas att utge i ersättning, om varuhavaren fört talan direkt mot honom. En erinran om detta fall, vilket endast kan uppkomma vid inrikes befordran, har upptagits i första styckets andra punkt.

I paragrafens andra stycke återges konventionens regler om forum för regresstalan. Dessa innebär i huvudsak att talan skall väckas vid behörig domstol i stat, där den fraktförare mot vilken talan riktas eller, om talan riktas mot flera fraktförare, någon av dem har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Domstol som enligt det sagda är behörigt forum för någon av fraktförarna, är också behörig att uppta talan gentemot de övriga fraktförarna. Vad beträffar inrikes befordran lämnar en tillämpning av rättegångsbalkens forumregler motsvarande resultat. Behovet av särskilda forumregler i detta sammanhang är således begränsat till internationell befordran.

Av tredje stycket framgår, att reglerna i 42 § om verkställighet av utländsk dom är tillämpliga också på avgörande som angår regressanspråk. Vidare anges att de i 43 § upptagna preskriptionsreglerna skall tillämpas också på regressanspråk, varvid dock utgångspunkten för preskriptionsfristens beräkning måste bestämmas på annat sätt än som anges där. I stället för att räkna preskriptionstiden enligt något av de i 43 § första stycket a) – c) angivna alternativen skall man beträffande regressfordran räkna preskriptionstiden från den dag då ersättningen till den skadelidande blev av domstol slutligt bestämd eller, när ersättning utbetalts utan att beloppet bestämts av domstol, från den dag då ersättningen betalades till den skadelidande. Vad beträffar fallet att ersättningen till beloppet fastställts av domstol lämnar den föreslagna lagtexten, vilken utformats i nära anslutning till konventionstexten, otvivelaktigt utrymme för tvekan huruvida det är den dag, då domen meddelades, eller den dag, då domen vann laga kraft, som utgör utgångspunkt för preskriptionsfristens beräkning. Utredningen har i sitt tidigare betänkande redovisat uppfattningen att det är den dag, då domen vann laga kraft, som avses.[1] Däremot har departementschefen hävdat den motsatta uppfattningen.[2] Lagrådet synes för

[1] Se SOU 1966:36 s. 94.
[2] Se prop. 1968:132 s. 58.

sin del närmast vilja dela utredningens uppfattning.[3] Utredningen har inte funnit någon anledning att nu frångå denna.

7 KAP. Jämkning av skadestånd

50 §

Tillämpningen av CMR:s ansvarssystem kan i åtskilliga fall medföra en betydande ekonomisk belastning för den ansvarige. De nordiska kommittéerna har trots detta förordat, att ansvarssystemet utan väsentliga ändringar ges tillämpning också beträffande inrikes vägtransporter. Därvid har inte önskemålet om enhetliga regler för såväl utrikes som inrikes transporter ensamt varit avgörande. Man har också ansett att konventionens ansvarssystem i och för sig utgör en lämplig reglering av ansvarsförhållandena i kommersiell varubefordran. Ett effektivt skydd mot att fraktföraren utsättes för alltför betungande skadeståndskrav ligger i reglerna om summamässig begränsning av ersättningsskyldigheten. Den risk för ekonomiska bakslag som den stränga ansvarigheten ändå skulle kunna innebära, i första hand för transportföretagen, kan i största utsträckning elimineras genom försäkring.

Möjligheterna att genom försäkring skydda sig mot de ekonomiska verkningarna av långtgående skadeståndskrav torde emellertid i vissa fall vara små. Försäkringsskydd torde således sällan finnas när befordringen utförs av någon som endast vid enstaka tillfällen åtar sig transportuppdrag. Det kan t. ex. röra sig om en rörelseidkare i byggnadsbranschen som – närmast som en väntjänst men dock mot ett visst vederlag – åtagit sig att med sin eljest i rörelsen använda lastbil utföra en transport åt en bekant. I fråga om sådana fraktavtal bör visserligen för fraktföraren förmånliga avvikelser från lagens ansvarsregler kunna överenskommas med stöd av 5 § andra stycket, men det förefaller sannolikt att parterna ej sällan kommer att lämna denna möjlighet outnyttjad. I sådana fall torde man få inrikta sig på att i efterhand korrigera eventuella obilliga verkningar av lagens ansvarsregler.

Liknande situationer torde undantagsvis kunna uppstå också när det gäller en fraktförare som regelbundet åtar sig transportuppdrag, nämligen om den aktuella befordringen faller utanför ramen för hans vanliga verksamhet. Beträffande befordringar som fraktföraren måste anses ha åtagit sig av andra skäl än rent affärsmässiga synes det således ibland – även när det gäller yrkestransportörer och befordringen inte är alldeles vederlagsfri – kunna vara obilligt att strikt tillämpa vägfraktavtalslagens ansvarsregler.

En annan kategori avtalsparter som genom frånvaron av försäkringar kan drabbas hårt av lagens ansvarsregler är avsändarna. Det är härvidlag främst reglerna i 14 § som är aktuella. Dessa ålägger avsändaren strikt ansvar för skada till följd av bristfällighet i godsets förpackning utom i fall då bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han uraktlät att göra förbehåll därom. Också i vissa andra fall kan avsändaren ådraga sig skadeståndsskyldighet. Man torde visserligen kunna utgå från att fraktförarna i regel kommer att försöka täcka uppkomna skador på annat sätt än genom ersättningsanspråk mot avsändaren, men när krav undantagsvis riktas mot denne, torde de kunna bli mycket kännbara i synnerhet som det åtminstone för närvarande synes vara ogörligt att erhålla försäkring för de former av ansvar som här avses.

Det skulle med hänsyn till vad nu sagts enligt utredningens mening vara värdefullt att ha tillgång till bestämmelser, genom vilka man kunde förhindra att vägfraktavtalslagens ansvarssystem i ytterlighetsfall leder till resultat, som från allmän synpunkt ter sig svåra att acceptera. Utredningen har därför – tillsammans med de övriga nordiska kommittéerna – utarbetat sådana bestämmelser.

Under slutskedet av utredningens arbete har skadeståndskommittén framlagt betänkandet Skadestånd III (SOU 1971:83), vilket bl. a. innehåller ett förslag till en allmän

[3] Se prop. 1968:132 s. 129.

jämkningsbestämmelse. Denna bestämmelse är avsedd att i viss utsträckning tillämpas också i kontraktsförhållanden. De exempel på sådan tillämpning, vilka ges i Skadestånd III, visar att de fall, i vilka utredningen enligt det förut sagda funnit tillgång till jämkningsmöjlighet önskvärd, sannolikt också skulle täckas av den allmänna jämkningsbestämmelsen. Sålunda förutsättes i Skadestånd III (s. 53) att den allmänna jämkningsregeln skall kunna tillämpas i händelse av skada på grund av farliga egenskaper hos såld eller uthyrd egendom. Dessa fall påminner mycket om det i 14 § av förevarande lagförslag avsedda fallet att skada orsakas av bristfällighet i godsets förpackning. Vidare anges i Skadestånd III, att jämkning med stöd av den allmänna jämkningsregeln är tänkbar när den ansvarige velat göra sin medkontrahent en väntjänst eller om avtalsförhållandet annars är benefikt. Dessa förutsättningar synes väl passa in på de tidigare nämnda situationer, i vilka utredningen ansett jämkning av fraktförarens ersättningsskyldighet kunna komma i fråga.

Det kunde med hänsyn till vad nu nämnts beträffande överensstämmelsen mellan den av utredningen förberedda särskilda jämkningsbestämmelsen och den av skadeståndskommittén föreslagna allmänna jämkningsbestämmelsen måhända ifrågasättas, om det finns något behov av en särskild jämkningsbestämmelse i vägfraktavtalslagen. Enligt utredningens uppfattning är detta fallet. Det ligger i sakens natur att det är svårt att avgränsa tillämpningsområdet för en allmän jämkningsregel. Åtminstone i sin av skadeståndskommittén föreslagna avfattning synes den allmänna jämkningsregeln kunna ge anledning till antagandet, att skadestånd enligt vägfraktavtalslagen får jämkas också i andra fall än dem utredningen förut redovisat. En sådan tillämpning av den allmänna jämkningsregeln anser utredningen emellertid inte kunna godtagas. Enligt utredningens mening bör därför de fall, i vilka jämkning av ersättning enligt vägfraktavtalslagen kan komma i fråga, otvetydigt anges i denna lag. Utredningen föreslår således, att i denna paragraf införes bestämmelser som uttömmande reglerar förutsättningarna för jämkning, såvitt angår den skadeståndsskyldiges ställning som part i fraktavtalet.

Dessa bestämmelser, som bara har tillämpning vid inrikes befordran, innebär att möjlighet till jämkning alltid föreligger när skadeståndsskyldighet drabbat avsändaren, oavsett vilken karaktär befordringen har. När det däremot gäller jämkning av skadestånd som fraktföraren ådragit sig, finns jämkningsmöjlighet bara när befordringen är av "tillfällig art". Som befordringar av "tillfällig art" bör betraktas dels alla slags befordringar som utförs av personer vilka bara någon enstaka gång uppträder som fraktförare, dels sådana av reguljära fraktförare utförda befordringar som till frekvens och karaktär klart avviker från de befordringar som fraktföraren vanligen utför. Beträffande båda kategorierna av befordringar torde dock för att jämkning skall få ske ytterligare böra krävas att – ehuru vederlag utgår – andra bevekelsegrunder än de rent affärsmässiga varit bestämmande för fraktförarens åtagande. Det bör betonas, att jämkningsmöjligheterna enligt utredningens mening bör utnyttjas med stor återhållsamhet.

Beträffande övriga förutsättningar för jämkning har utredningen ansett att jämkning av skadestånd enligt vägfraktavtalslagen – oavsett vad en allmän jämkningsregel härvidlag kan komma att innehålla – bör kunna komma till stånd endast om skadeståndet framstår som oskäligt betungande. Detta har uttryckligen angivits i lagtexten. I övrigt bör jämkningsfrågan bedömas enligt allmänna regler. I avbidan på att en allmän jämkningsregel skall bli lagfäst har utredningen i lagtexten hänvisat till "allmänna grunder för jämkning av skadestånd".

Det finns ytterligare en grupp ersättningsskyldiga, som någon gång kan tänkas drabbas av oskäligt betungande ersättningsskyldighet, nämligen medhjälpare till avsändare eller fraktförare. Möjligheterna för dessa att erhålla jämkning av ersättningsskyldigheten behandlas i paragrafens andra stycke. I enlighet med allmänna regler om skadestånd i utomobligatoriska förhållanden

kan den skadelidande – som för visst fall också framgår av 38 och 39 §§ – i stället för eller förutom att vända sig mot sin kontraktspart rikta anspråk mot dennes medhjälpare som vållat skadan i tjänsten. I den mån medhjälparen har ställning av arbetstagare, torde han genom 4 kap. 1 § skadeståndslagen komma att åtnjuta ett långtgående skydd mot skadeståndsanspråk. Medhjälpare som inte kan anses som arbetstagare löper däremot risken att ådra sig betydande ersättningsskyldighet. På dessa fall av utomobligatorisk skadeståndsskyldighet torde en allmän jämkningsregel utan vidare vara tillämplig. Enligt utredningens mening bör emellertid tillämpningen av en sådan regel beträffande medhjälpare begränsas på samma sätt som beträffande kontraktsparterna själva. Detta innebär att då – såsom ofta är fallet – fraktföraren som medhjälpare använder någon som inte är anställd hos honom, medhjälparen som regel inte kan påräkna någon jämkning av sin ersättningsskyldighet utöver vad som följer av 38 §. Om förhållandena är jämförbara med dem, under vilka jämkning enligt första stycket kan komma i fråga för fraktförare, bör dock skadestånd som medhjälpare ådragit sig kunna jämkas. Så bör t. ex. kunna ske, om medhjälparen är en bilägare som inte eljest använder sitt fordon för godsbefordran och därför inte har någon ansvarsförsäkring som gäller godset.

Ikraftträdande

Som tidigare nämnts har ett med förevarande lagförslag i allt väsentligt överensstämmande förslag redan framlagts i Norge. Ett motsvarande förslag kommer inom kort att framläggas i Finland. Det är möjligt att detta sedermera blir fallet också i Danmark. Lagförslagens innehåll kräver emellertid inte att lagstiftningen genomföres samtidigt i de berörda länderna. Enligt utredningens mening bör därför den föreslagna lagen sättas i kraft så snart detta kan ske, lämpligen den 1 juli 1973. Lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg bör då upphävas. Beträffande de till denna lag anslutande kungörelserna (1969:13 och 1969:91) torde någon åtgärd inte erfordras. Detsamma torde gälla beträffande kungörelsen (1969:92) om befrielse från skyldighet att ställa säkerhet för kostnad och skada i rättegång angående internationell godsbefordran på väg.

Bilaga 1 CMR jämte svensk översättning

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 governing 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 liability,

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 international 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, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit :

CHAPITRE PREMIER

Champ d'application

Article premier

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

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

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

(Översättning)

Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran 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.

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. 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.

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.

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.

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.

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.

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

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 stämplar, 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 transhipment 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 paragraph 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

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 skäliga 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 antagas 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

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 foga 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 förlorade 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

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 bestämmelseorten äger mottagaren fordra att fraktföraren mot kvitto utlämnar det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till honom. Utrönes det att godset gått förlorat eller har godset ej kommit fram vid utgången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren 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 bestämmelseorten 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. Vägrar 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 consequenses 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 défectuosités 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, dessication, 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. Framställes 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 l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre

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 conutry 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

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. Framställes 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.

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.

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.

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.

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 anställde handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställde 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 tjugoen 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 revision 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, tredskodomar 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 då 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 counterclaim 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 genkäromål 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 framställes 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.

Anm. Slutbestämmelser och signaturprotokoll har här utelämnats.

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.

Bilaga 2 Sammanställning av de svenska, norska och finska lagförslagen

(Svensk text)

Förslag till
Lag om vägfraktavtal

Härigenom förordnas som följer

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

1 §

Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg, om avtalet avser befordran mot vederlag mellan orter i Sverige *(inrikes befordran)* eller till eller från Sverige eller mellan främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till den konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, som avslutats i Genève den 19 maj 1956 *(internationell befordran)*. Avser fraktavtalet internationell befordran, skall lagen dock ej tillämpas i den mån den avviker från annan fördragsstats lag och sistnämnda lag skolat gälla enligt allmänna regler om tillämplig lag.

Konungen kan efter överenskommelse med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet förordna, att befordran av gods med fordon i lokal gränstrafik mellan Sverige och den staten helt eller delvis skall likställas med inrikes befordran.

(Norsk text)

Utkast til
Lov om vegfraktavtaler.

KAPITTEL I.

Omfang m.v.

§ 1

Denne lov gjelder avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg, når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktavtalen skal skje mellom steder i riket *(innenriks befordring)* eller til eller fra riket eller mellom fremmede stater hvorav minst den ene har sluttet seg til den konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal befordring på veg, som 19. mai 1956 ble undertegnet i Genève *(internasjonal befordring)*. Gjelder fraktavtalen internasjonal befordring, kommer loven likevel ikke til anvendelse i den utstrekning den avviker fra annen konvensjonsstats lov og det følger av alminnelige lovvalgsregler at den sistnevnte lov skal gjelde.

I samsvar med overenskomst med stat som ikke har sluttet seg til nevnte konvensjon, kan Kongen bestemme at befordring av gods mellom denne stat og Norge helt eller delvis skal unntas fra reglene i loven om internasjonal befordring. Kongen kan også bestemme at befordring av gods i lokal grensetrafikk helt eller delvis skal likestilles med innenriks befordring.

(Finlandssvensk text)

Förslag till
Lag om vägfraktavtal

I enlighet med Riksdagens beslut stadgas:

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

1 §

Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg, om avtalet avser befordran mot vederlag mellan orter i Finland och avtalet bekräftas medelst fraktbrev *(inrikes befordran)* eller befordran till eller från Finland eller mellan främmande stater, av vilka åtminstone den ena är ansluten till den konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, som avslutats i Geneve den 19 maj 1956 *(internationell befordran)*. Avser fraktavtalet internationell befordran skall lagen dock ej tillämpas i den mån den avviker från annan fördragsstats lag och sistnämnda lag skolat gälla enligt allmänna regler om tillämplig lag.

Enligt överenskommelse med stat som icke anslutit sig till nämnda konvention kan medelst förordning bestämmas, att befordran av gods mellan denna stat och Finland skall helt eller delvis undantas vid tillämpningen av reglerna i lagen om internationell befordring.

Medelst förordning kan efter överenskom-

2 §

Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan godsbefordran på väg som är underkastad det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg eller som i annat fall utförs inom Sverige till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

3 §

Med fordon förstås i denna lag motorfordon och släpfordon.

4 §

Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg utan att därunder godset lossas från fordonet av annan anledning än som avses i 21 §, är denna lag likväl tillämplig på befordringen i dess helhet.

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit medan fordonet sålunda fraktades med annat transportmedel, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler, som gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

§ 2.

Loven gjelder ikke postbefordring, befordring av døde eller befordring av flyttegods.

Loven gjelder heller ikke godsbefordring på veg som er undergitt den internasjonale konvensjon om befordring av gods med jernbane eller som besørges av Norges Statsbaner som ledd i oppfyllelse av avtale om befordring av gods med jernbane.

§ 3.

Med kjøretøy menes motorkjøretøy, tilhenger, påhengsvogn eller annet kjøretøy som er koblet til motorkjøretøy.

§ 4.

Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen med fartøy, jernbane eller luftfartøy uten at godset lesses av kjøretøyet av annen grunn enn omhandlet i § 21, får denne lov likevel anvendelse på befordringen i dens helhet.

Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse som er skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes vegfraktføreren, men en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes dog vegfraktførerens ansvar etter de lovregler som gjelder for befordring av gods med det annet befordringsmiddel for så vidt disse regler ikke kan fravikes ved avtale som medfører innskrenkning i fraktførerens ansvar. Finnes ikke slike lovregler, bestemmes vegfraktførerens ansvar etter denne lov.

melse med främmande stat och under förutsättning av ömsesidighet förordnas, att befordran av gods med fordon i lokal gränstrafik mellan Finland och den staten helt eller delvis skall likställas med inrikes befordran.

2 §.

Lagen skall ej tillämpas på postbefordran, begravningstransporter eller befordran av flyttsaker.

Lagen skall ej heller tillämpas på sådan godsbefordran på väg som är underkastad det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg eller som i annat fall utförs inom Finland till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg.

3 §.

Med fordon förstås i denna lag vid inrikes befordran endast paket- och lastbilar jämte till dem anslutna släpfordon, samt vid internationell befordran motorfordon och släpfordon.

4 §.

Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg utan att därunder godset lossas från fordonet av annan anledning än som avses i 21 §, är denna lag likväl tillämplig på befordringen i dess helhet.

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit medan fordonet sålunda fraktades med annat transportmedel, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler, som gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 §

Avtal, varigenom rätten till utfallande försäkringsbelopp överlåtes till fraktföraren eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten, liksom annat villkor i fraktavtalet som innebär avvikelse från vad som stadgas i denna lag, är ogiltigt om ej annat följer av 48 § tredje stycket.

Vid inrikes befordran får dock fraktföraren avstå från sina rättigheter enligt denna lag eller påtaga sig ökade förpliktelser.

Om godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt, får vid inrikes befordran även träffas avtal om inskränkning i avsändarens rättigheter eller utvidgning av hans förpliktelser.

§ 5.

Avtale om endring av bevisbyrden eller om at retten til forsikringsbeløp overlates til fraktføreren, eller annen bestemmelse i fraktavtalen som avviker fra denne lov, er ugyldig når ikke annet følger av § 48 tredje ledd.

Ved innenriks befordring kan fraktføreren dog frafalle sine rettigheter etter denne lov eller påta seg økede forpliktelser.

Om godsets eller befordringens uvanlige art eller andre særlige omstendigheter gjør det rimelig, kan det ved innenriks befordring også treffes avtale om innskrenkning i avsenderens rettigheter eller økning av hans forpliktelser.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 §

För handling eller underlåtenhet i tjänsten av någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

KAPITTEL II.

Fraktførerens ansvar for andre.

§ 6.

Fraktføreren svarer for handling eller unnlatelse i tjenesten av hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen som om handlingen eller unnlatelsen var hans egen.

3 KAP.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

7 §

Vid internationell befordran skall fraktavtal bekräftas genom fraktsedel. Även om fraktsedel ej upprättats, ej givits föreskrivet innehåll eller förkommit, skall avtalet gälla och vara underkastat bestämmelserna i denna lag.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det när godset mottages till befordran och användandet av fraktsedel ej medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

KAPITTEL III.

Avslutning og oppfyllelse av fraktavtale.

Utferdigelse av fraktbrev.

§ 7.

Ved internasjonal befordring skal fraktavtalen bekreftes ved fraktbrev. Avtalen er gyldig og undergitt denne lov selv om fraktbrev ikke er utferdiget eller det ikke har det foreskrevne innhold.

Ved innenriks befordring kan avsenderen eller fraktføreren når godset mottas til befordring kreve at fraktbrev utferdiges med mindre dette medfører særlig ulempe eller er usedvanlig ved befordring av den type det gjelder.

5 §.

Avtal, varigenom rätten till utfallande försäkringsbelopp överlåtes till fraktföraren eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten, liksom annat villkor i fraktavtalet som innebär avvikelse från vad som stadgas i denna lag, är ogiltigt om ej annat följer av 48 § 3 mom.

Vid inrikes befordran får dock fraktföraren avstå från sina rättigheter enligt denna lag eller påtaga sig ökade förpliktelser.

Om godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt, får vid inrikes befordran även träffas avtal om inskränkning i avsändarens rättigheter eller utvidgning av hans förpliktelser.

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar.

6 §.

För handling eller underlåtenhet i tjänsten av någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

3 KAP.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal.

Upprättande av fraktsedel.

7 §.

Vid internationell befordran skall fraktavtal bekräftas genom fraktsedel. Även om fraktsedel ej upprättats, ej givits föreskrivet innehåll eller förkommit, skall avtalet gälla och vara underkastat bestämmelserna i denna lag.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel upprättas då detta överensstämmer med vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga eller då parterna eljest är ense därom.

8 §

Vid internationell befordran upprättas fraktsedeln i tre originalexemplar, som underskrives av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

Vid inrikes befordran erfordras underskrift på fraktsedeln endast av fraktföraren. I övrigt skall vad som sägs i första stycket gälla, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Inrikes fraktsedel får, om stadgandet i andra stycket andra punkten tillämpas, av parterna förses med påskriften "Inrikes–CMR". I fråga om befordran, vid vilken fraktsedel med denna påskrift användes, skall vad som stadgas i 17–25 och 30 §§ om internationell befordran äga motsvarande tillämpning.

Underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel, om ej fraktsedeln upprättas i främmande stat och annat följer av lagen i den staten.

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

Fraktsedels innehåll

9 §

Upprättas fraktsedel vid inrikes befordran, skall denna innehålla uppgift om

a) avsändarens namn och adress;

b) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;

c) mottagarens namn och adress; samt

d) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning.

Fraktsedel som försetts med påskriften "Inrikes–CMR" skall därjämte i förekommande fall innehålla uppgift om belopp som mottagaren skall betala.

På begäran av avsändaren eller fraktföra-

§ 8.

Ved internasjonal befordring utferdiges fraktbrevet i tre original-eksemplarer og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Det første eksemplar leveres avsenderen, det annet følger godset og det tredje beholdes av fraktføreren.

Ved innenriks befordring undertegnes fraktbrevet bare av fraktføreren. Forøvrig skal fraktbrevet utferdiges i samsvar med denne paragrafs første ledd dersom avsenderen eller fraktføreren krever det.

Innenriks fraktbrev utferdiget i tre original-eksemplarer kan av partene påføres klausulen "Innenriks–CMR". For slike fraktbrev gjelder bestemmelsene i §§ 17–25 og 30 om internasjonal befordring tilsvarende.

Utferdiges fraktbrevet her i riket, kan underskrift på fraktbrevet være trykt eller erstattet med stempel. Ellers gjelder i så måte loven i det land der fraktbrevet utferdiges.

Skal godset lastes på flere kjøretøyer, eller dreier det seg om forskjellige godsslag eller atskilte partier, kan både avsenderen og fraktføreren kreve utferdiget særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

Fraktbrevets innhold.

§ 9.

Utferdiges fraktbrev ved innenriks befordring, skal dette inneholde opplysning om

a) avsenderens navn og adresse;

b) sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet;

c) mottakerens navn og adresse, samt

d) antall kolli, deres særskilte merker og nummer eller en tilsvarende beskrivelse av godset.

Fraktbrev som er påført klausulen "Innenriks–CMR" skal inneholde opplysning om det beløp mottakeren skal betale.

Både avsenderen og fraktføreren kan kre-

8 §.

Vid internationell befordran upprättas fraktsedel i tre originalexemplar, som underskrives av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålles av fraktföraren.

Vid inrikes befordran erfordras underskrift på fraktsedeln endast av fraktföraren. I övrigt skall vad som sägs i 1 mom. gälla, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Inrikes fraktsedel, som upprättats i tre originalexemplar, får av parterna förses med påskriften "Inrikes–CMR". I fråga om befordran, vid vilken fraktsedel med denna påskrift användes, skall vad som stadgas i 17–25 och 30 §§ om internationell befordran äga motsvarande tillämpning.

Underskrift på fraktsedel kan vara tryckt eller ersättas med stämpel, om ej fraktsedeln upprättas i främmande stat och annat följer av lagen i den staten.

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

Fraktsedels innehåll

9 §.

Upprättas fraktsedel vid inrikes befordran, skall denna innehålla uppgift om

a) avsändarens namn och adress;

b) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;

c) mottagarens namn och adress; samt

d) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning.

Fraktsedel som försetts med påskriften "Inrikes–CMR" skall innehålla uppgift om belopp som mottagaren skall betala.

På begäran av avsändaren eller fraktföra-

ren skall i fraktsedeln även intagas sådan annan uppgift som nämns i 10 § första stycket a) – j) eller andra stycket. Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

10 §

Vid internationell befordran skall fraktsedeln innehålla följande uppgifter:

a) ort och dag för upprättandet;

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 förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;

g) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;

h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;

i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter liksom andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;

j) anvisningar som erfordras för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras; samt

k) meddelande att befordringen, även om annat är avtalat, är underkastad den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

I förekommande fall skall i sådan fraktsedel dessutom anges:

a) förbud mot omlastning;

b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;

c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;

d) enligt 32 § uppgivet värde av godset liksom belopp vilket motsvarar i 35 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken befordringen

ve inntatt i fraktbrevet andre opplysninger som nevnt i § 10 første ledd bokstav a) – j) eller annet ledd. Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

§ 10.

Ved internasjonal befordring skal fraktbrevet inneholde følgende opplysninger:

a) sted og dag for utferdigelsen;

b) avsenderens navn og adresse;

c) fraktførerens navn og adresse;

d) sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet;

e) mottakerens navn og adresse;

f) den vanlige betegnelse på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelige godtatte betegnelse;

g) antall kolli, deres særskilte merker og nummer;

h) godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte;

i) kostnader i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggskostnader, tollavgifter og andre kostnader som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen);

j) nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter;

k) erklæring om at befordringen uansett annen avtale er undergitt konvensjonen (jfr. § 1) eller lov som er i samsvar med konvensjonen.

I forekommende tilfelle skal fraktbrevet også gi opplysning om

a) forbud mot omlasting;

b) de kostnader avsenderen påtar seg å betale;

c) etterkravsbeløp som skal innkreves ved utleveringen;

d) angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør, jfr. §§ 32 og 35;

e) avsenderens forholdsordrer til fraktføreren om forsikring av godset;

f) avtalt tidsfrist for fullføring av beford-

ren skall i fraktsedeln även intagas sådan annan uppgift som nämns i 10 § 1 mom. punkterna a) – j) eller 2 mom. Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

10 §.

Vid internationell befordran skall fraktsedeln innehålla följande uppgifter:

a) ort och dag för upprättandet;

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 förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;

g) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;

h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;

i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter liksom andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;

j) erforderliga anvisningar beträffande tull- och andra formaliteter; samt

k) meddelande att befordringen, även om annat är avtalat, är underkastad den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

I förekommande fall skall i sådan fraktsedel dessutom anges:

a) förbud mot omlastning;

b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;

c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;

d) enligt 32 § uppgivet värde av godset liksom belopp vilket motsvarar i 35 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken befordringen

skall vara fullgjord; samt

g) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

Ansvarighet för fraktsedels innehåll

11 §

Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos uppgift som avses i 9 § första stycket eller 10 § första stycket under b), d) – h) eller j) eller 10 § andra stycket eller hos annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar angående fraktsedelns upprättande eller innehåll.

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

Innehåller fraktsedel vid internationell befordran ej meddelande som avses i 10 § första stycket under k), svarar fraktföraren för kostnad och skada som därigenom åsamkas den som äger rätt till godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

12 §

Har uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer lämnats i fraktsedel, åligger det fraktföraren att när han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Kan han ej med skäliga medel göra detta eller menar han att lämnad uppgift är oriktig, skall han anteckna förbehåll härom på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han mottager godset och, om han önskar göra förbehåll häremot, ange förbehållet jämte grunden för detta i fraktsedeln. Sker inrikes befordran utan fraktsedel, skall fraktföraren i den utsträckning omständigheterna ej för-

ringen;

g) fortegnelse over de dokumenter som er stillet til fraktførerens rådighet.

Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

Ansvar for fraktbrevets innhold.

§ 11.

Avsenderen er ansvarlig for kostnader og skade som fraktføreren påføres ved at opplysninger og forholdsordrer som nevnt i § 9 første ledd, § 10 første ledd bokstav b, d–h eller j eller annet ledd eller andre opplysninger eller forholdsordrer som avsenderen gir angående fraktbrevets utferdigelse eller innhold, er uriktige eller ufullstendige.

Har fraktføreren på avsenderens begjæring ført inn i fraktbrevet opplysning eller forholdsordre som nevnt i første ledd, anses han for å ha gjort det på vegne av avsenderen om ikke annet godtgjøres.

Inneholder ikke fraktbrevet erklæring som nevnt i § 10 første ledd bokstav k, er fraktføreren ansvarlig for kostnader og skade som derved påføres den som har rett til godset.

Fraktførerens undersøkelsesplikt.

§ 12.

Er fraktbrev utferdiget, skal fraktføreren ved overtakelsen av godset undersøke om opplysninger i fraktbrevet om stykketall, merker og nummer er riktige. Kan dette ikke med rimelige midler gjøres eller er det grunn til å dra opplysningenes riktighet i tvil, skal han føre grunngitt forbehold inn i fraktbrevet.

Fraktføreren skal også undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og i tilfelle grunngi de forbehold han tar inn i fraktbrevet. Er det ved innenriks befordring ikke utferdiget fraktbrev, skal fraktføreren, i den utstrekning forholdene ikke skulle tilsi noe annet, undersøke godsets og pakningens syn-

skall vara fullgjord; samt

g) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anser påkallade.

Ansvarighet för fraktsedels innehåll.

11 §.

Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos uppgift som avses i 9 § 1 mom. eller 10 § 1 mom. under punkterna b), d) – h) eller j) eller 10 § 2 mom. eller hos annan uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar angående fraktsedelns upprättande eller innehåll.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln infört uppgift eller anvisning som sägs i 1 mom., anses han, om ej annat styrkes, ha handlat för avsändarens räkning.

Innehåller fraktsedel vid internationell befordran ej meddelande som avses i 10 § 1 mom. under punkt k), svarar fraktföraren för kostnad och skada som därigenom åsamkas den som äger förfoga över godset.

Fraktförarens undersökningsskyldighet.

12 §.

Har uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer lämnats i fraktsedel, åligger det fraktföraren att när han mottager godset till befordran undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Kan han ej med skäliga medel göra detta eller menar han att lämnad uppgift är oriktig, skall han anteckna förbehåll härom på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när han mottager godset och, om han önskar göra förbehåll häremot, ange förbehållet jämte grunden för detta i fraktsedeln.

anleder till annat undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner sig böra göra.

Förbehåll som avses i första eller andra stycket är ej bindande för avsändaren utan att denne uttryckligen godkänt det på fraktsedeln eller, när sådan vid inrikes befordran ej användes, genom tillkännagivande i annan form.

Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren har rätt att fordra ersättning för kostnaden för sådan undersökning. När fraktsedel användes, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 §

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

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet, skall om annat icke styrkes godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, samt antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Om fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra punkten är pliktig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd och han ej har gjort förbehåll på föreskrivet sätt, skall om ej annat styrkes godset och förpackningen, när fraktföraren mottog godset till befordran, antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden som undersökningsplikten omfattat.

Bristfällig förpackning

14 §

Avsändaren är ansvarig gentemot fraktföraren för skada på person, fordon, utrustning eller annat gods samt för kostnad, om

lige tilstand og underrette avsenderen om de forbehold han finner å måtte ta.

Forbehold som nevnt i første og annet ledd binder ikke avsenderen med mindre han uttrykkelig har godkjent dem i fraktbrevet eller, ved innenriks befordring hvor fraktbrev ikke er utferdiget, i annen uttrykkelig erklæring.

Mot å dekke kostnadene kan avsenderen kreve at fraktføreren undersøker sendingens innhold, bruttovekt eller på annen måte uttrykt mengde. Er fraktbrev utferdiget, skal resultatet av undersøkelsen føres inn i dette.

Fraktbrevets beviskraft m.m.

§ 13.

Hvis ikke annet godtgjøres, gjelder fraktbrevet som bevis for avtalevilkårene og for fraktførerens overtakelse av godset.

Har fraktføreren ikke tatt grunngitt forbehold i fraktbrevet, antas det når ikke annet godtgjøres, at godset og dets pakning fremtrådte i god stand da fraktføreren overtok det, og at antall kolli, deres merker og nummer svarte til opplysningene i fraktbrevet. Hvis fraktføreren i tilfelle som nevnt i § 12 annet ledds annet punktum plikter å undersøke godsets og pakningens synlige tilstand, og forbehold ikke er tatt, antas det når ikke annet godtgjøres, at godset og dets pakning fremtrådte i god stand da fraktføreren overtok det.

Mangelfull pakning av godset.

§ 14.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade på person, materiell eller annet gods og for kostnader når skaden eller kost-

Förbehåll som avses i 1 eller 2 mom. är ej bindande för avsändaren utan att denne uttryckligen godkänt det på fraktsedeln.

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

Fraktsedels bevisverkan m.m.

13 §.

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

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet, skall om annat icke styrkes godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, samt antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Bristfällig förpackning.

14 §.

Avsändaren är ansvarig gentemot fraktföraren för skada på person, fordon, utrustning eller annat gods samt för kostnad, om

skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning. Vad nu sagts gäller dock ej om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han uraktlät att göra förbehåll därom.

Farligt gods

15 §

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, 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.

Hade fraktföraren ej kännedom om godsets farliga beskaffenhet enligt vad som sägs i första stycket, äger han, utan skyldighet att lämna ersättning, när som helst och var som helst lossa godset eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra godset. Avsändaren är skyldig att ersätta kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 §

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

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej pliktig att undersöka, huruvida dessa hand-

nadene skyldes mangelfull pakning av godset. Dette gjelder ikke dersom mangelen var synlig eller kjent av fraktføreren da han overtok godset uten at han tok forbehold.

Farlig gods.

§ 15.

Overgis farlig gods til befordring, skal avsenderen gi fraktføreren nøyaktig opplysning om hvori faren består og om nødvendig om hvilke forsiktighetsregler som må følges. Er slik opplysning ikke tatt inn i fraktbrevet, påhviler det avsenderen eller mottakeren på annen måte å godtgjøre at fraktføreren har kjent den nøyaktige karakter av den fare som befordringen av godset medførte.

Hadde fraktføreren ikke kjennskap til godsets farlige egenskaper som anført i første ledd, kan han når som helst og hvor som helst lesse av, ødelegge eller uskadeliggjøre det uten plikt til å svare erstatning. Godset kan bare ødelegges eller uskadeliggjøres dersom det ikke er rimelig grunn til å anta at faren kan avverges ved mindre inngripende tiltak. Avsenderen er ansvarlig for kostnader og skade som følger av at godset er overlevert eller befordres.

Dokumenter som skal stilles til fraktførerens rådighet.

§ 16.

Til oppfyllelse av tollbestemmelser og andre offentlige forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset, skal avsenderen stille de nødvendige dokumenter til rådighet for fraktføreren og ellers skaffe ham de opplysninger som trenges.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som måtte følge av at slike dokumenter eller opplysninger mangler eller er ufullstendige eller uriktige, med mindre skaden skyldes fraktførerens feil eller forsømmelse. Fraktføreren plikter ikke å under-

skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning. Vad nu sagts gäller dock ej om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han uraktlät att göra förbehåll därom.

Farligt gods.

15 §.

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, 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.

Hade fraktföraren ej kännedom om godsets farliga beskaffenhet enligt vad som sägs i 1 mom., äger han, utan skyldighet att lämna ersättning, när som helst och var som helst lossa godset eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra godset. Avsändaren är skyldig att ersätta kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande.

16 §.

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

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej pliktig att undersöka, huruvida dessa hand-

lingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga.

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

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 §

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

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket eller, vid internationell befordran, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till honom. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer emellertid mottagaren från det fraktsedeln upprättats, om avsändaren särskilt angivit detta i fraktsedeln.

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

18 §

Lämnar avsändaren eller, i fall som avses i 17 § tredje stycket, mottagaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke pliktig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, då den når

søke om dokumentene og opplysningene er riktige og fullstendige.

Fraktføreren er ansvarlig for følgene av tap eller misbruk av de dokumenter som ifølge fraktbrevet er stillet til hans rådighet, med mindre han godtgjør at tapet eller misbruket ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløp som skulle betales om godset var gått tapt.

Råderett over godset under befordringen.

§ 17.

Avsenderen har rett til å råde over godset, særlig ved å be fraktføreren om å stanse godset underveis, forandre bestemmelsessted eller utlevere godset til en annen mottaker enn tidligere angitt.

Avsenderens råderett opphører når mottakeren gjør bruk av sin rett etter § 20 første ledd eller, ved internasjonal befordring, når det annet eksemplar av fraktbrevet overleveres til ham. Fra da av skal fraktføreren rette seg etter mottakerens påbud.

Retten til å råde over godset tilkommer likevel mottakeren fra det tidspunkt da fraktbrev utferdiges dersom avsenderen gir påskrift om dette i fraktbrevet.

Har mottakeren under utøvelse av råderetten påbudt godset utlevert til en annen, kan denne ikke oppnevne andre mottakere.

§ 18.

Vil avsenderen eller, i tilfelle som nevnt i § 17 tredje ledd, mottakeren utøve sin rett til å råde over godset, må han godtgjøre fraktføreren kostnader og skade ved iverksettingen av de nye forholdsordrer.

Fraktføreren plikter ikke å etterkomme mottatt forholdsordre dersom iverksetting

lingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga.

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

Förfoganderätt över godset under befordringen.

17 §.

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

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § 1 mom. eller, vid internationell befordran, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas till honom. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer emellertid mottagaren från det fraktsedeln upprättats, om avsändaren angivit detta i fraktsedeln.

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

18 §.

Lämnar avsändaren eller, i fall som avses i 17 § 3 mom., mottagaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke pliktig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, då den når

den som skolat följa anvisningen, eller om dess utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen om att han ej kan efterkomma denna.

Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller pliktig att efterkomma.

Vid internationell befordran skall avsändare eller, i fall som avses i 17 § tredje stycket, mottagare som vill utöva sin förfoganderätt teckna anvisningen på det första exemplaret av fraktsedeln och visa upp detta för fraktföraren.

ikke er mulig på det tidspunkt ordren når fram til den som skal sette den i verk, eller vil hindre den normale utøvelse av fraktførerens virksomhet eller være til skade for avsendere eller mottakere av andre sendinger. Fraktføreren skal straks underrette den som har gitt forholdsordren, om at han ikke kan etterkomme den.

Fraktføreren plikter heller ikke å etterkomme forholdsordre som medfører deling av sendingen.

Ved internasjonal befordring må avsender eller, i tilfelle som nevnt i § 17 tredje ledd, mottaker som vil utøve sin rett til å råde over godset, legge fram det første eksemplar av fraktbrevet, påført de nye forholdsordrer.

19 §

Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

Efterkommer fraktföraren i fall som avses i 18 § fjärde stycket anvisning utan att det första exemplaret av fraktsedeln visats upp, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

§ 19.

Unnlater fraktføreren å etterkomme forholdsordre som han etter §§ 17 og 18 plikter å følge, er han ansvarlig for skade som derved voldes den berettigede.

Etterkommer fraktføreren i tilfelle som nevnt i § 18 fjerde ledd forholdsordre uten å kreve fremlagt det første eksemplar av fraktbrevet, er han ansvarlig for skade som derved voldes den berettigede.

Godsets utlämning

20 §

Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, äger mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, det andra exemplaret av fraktsedeln. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 29 §, äger mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

Mottagare som begär att få godset utlämnat har också rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som vid inrikes befordran upprättats för att överlämnas till honom.

Godsets utlevering.

§ 20.

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottakeren kreve at fraktføreren mot kvittering utleverer godset, samt ved internasjonal befordring det annet eksemplar av fraktbrevet. Fastslås det at godset er gått tapt, eller er det ikke kommet fram ved utløpet av den frist som er nevnt i § 29, kan mottakeren i eget navn gjøre gjeldende de rettigheter som følger av fraktavtalen.

Ved innenriks befordring har mottakeren også rett til å få utlevert fraktbreveksemplar som er utferdiget for å overleveres til ham.

den som skolat följa anvisningen, eller om dess utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen om att han ej kan efterkomma denna.

Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller pliktig att efterkomma.

Vid internationell befordran skall avsändare eller, i fall som avses i 17 § 3 mom., mottagare som vill utöva sin förfoganderätt teckna anvisningen på det första exemplaret av fraktsedeln och visa upp detta för fraktföraren.

19 §.

Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

Efterkommer fraktföraren i fall som avses i 18 § 4 mom. anvisning utan att det första exemplaret av fraktsedeln visats upp, är han ansvarig för skada som därigenom tillskyndas den berättigade.

Godsets utlämning.

20 §.

Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, äger mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, det andra exemplaret av fraktsedeln. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 29 §, äger mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

Mottagare som begär att få godset utlämnat har också rätt att erhålla sådant fraktsedelsexemplar som vid inrikes befordran upprättats för att överlämnas till honom.

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala de kostnader som enligt fraktavtalet påvilar honom. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som angivits i fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

Mottaker som gjør bruk av sin rett etter første ledd, plikter å betale det beløp som skyldes etter fraktavtalen, ved internasjonal befordring det beløp som skyldes etter fraktbrevet. Oppstår tvist om beløpet, plikter fraktføreren ikke å utlevere godset med mindre mottakeren stiller sikkerhet.

Hinder för befordringens utförande

21 §

Föreligger eller uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjlighet att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln anger eller, vid inrikes befordran, eljest överenskommits, skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt 17 och 18 §§ äger utöva förfoganderätten över godset.

Medger omständigheterna, att befordringen utföres på annat sätt än som sålunda bestämts, och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dens intresse som enligt 17 § äger förfoga över godset.

Hindringer for befordringens gjennomføring.

§ 21.

Er eller blir det før godsets framkomst til bestemmelsesstedet umulig å oppfylle avtalen i samsvar med fraktbrevets bestemmelser eller – ved innenriks befordring – det som ellers er avtalt, skal fraktføreren innhente forholdsordre hos den som etter §§ 17–18 kan råde over godset.

Hvis befordringen kan utføres på annen måte enn opprinnelig fastsatt, og fraktføreren ikke innen rimelig tid har kunnet få forholdsordre fra den som etter §§ 17–18 kan råde over godset, skal han treffe de tiltak som han finner best stemmer med dennes interesser.

Hinder för utlämning

22 §

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att taga emot godset, äger avsändaren förfoga över detta. Bestämmelserna i 18 § fjärde stycket skall därvid ej gälla.

Mottagaren äger, trots att han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren ej erhållit annan anvisning från avsändaren.

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 17 § tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena av denna paragraf mottaga-

Hindringer for utlevering.

§ 22.

Foreligger det etter godsets framkomst til bestemmelsesstedet hindring for utlevering, skal fraktføreren innhente forholdsordre fra avsenderen. Nekter mottakeren å ta imot godset, kan avsenderen ved internasjonal befordring råde over det uten å legge fram det første eksemplar av fraktbrevet.

Selv om mottakeren har nektet å ta imot godset, kan han kreve det utlevert så lenge fraktføreren ikke har mottatt annen forholdsordre fra avsenderen.

Oppstår hindring for utlevering etter at mottakeren i medhold av § 17 tredje ledd har påbudt godset utlevert til en annen, skal ved anvendelsen av første og annet ledd mottakeren anses som avsender og den an-

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt 1 mom. är skyldig att betala de kostnader som enligt fraktavtalet påvilar honom. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som angivits i fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

Hinder för befordringens utförande.

21 §.

Föreligger eller uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjlighet att fullgöra avtalet på sätt fraktsedeln anger skall fraktföraren inhämta anvisning från den som enligt 17 och 18 §§ äger utöva förfoganderätten över godset.

Medger omständigheterna, att befordringen utföres på annat sätt än som angivits i fraktsedeln, och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt 1 mom. åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dens intresse som enligt 17 § äger förfoga över godset.

Hinder för utlämning.

22 §.

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att taga emot godset, äger avsändaren förfoga över detta. Bestämmelserna i 18 § 4 mom. skall därvid ej gälla.

Mottagaren äger, trots att han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren ej erhållit annan anvisning från avsändaren.

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 17 § 3 mom. förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av 1 och 2 mom. av denna paragraf mottagaren anses som

ren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader

23 §

Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 21 eller 22 §, dock icke om kostnaden härrör av fel eller försummelse från hans sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

24 §

I fall som avses i 21 § första stycket eller 22 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som är berättigad till det. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att förvara godset på hans vägnar. Fraktföraren äger dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp, som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, samt de övriga belopp som kan krävas ersatta.

25 §

Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning, som avses i 21 eller 22 §, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren äger även eljest sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning, som han skäligen kan anses pliktig att efterkomma.

Försäljning av gods, som finnes i Sverige, skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Såvitt det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som ägde

nen som mottaker.

Kostnader ved forholdsordre.

§ 23.

Fraktføreren kan kreve dekket de kostnader han har hatt ved innhenting og iverksetting av forholdsordre som nevnt i §§ 21 og 22 hvis de ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side.

Fraktførerens plikt til å dra omsorg for godset.

§ 24.

I tilfelle som nevnt i § 21 første ledd og § 22 kan fraktføreren straks lesse av godset for den berettigedes regning. Befordringen skal dermed anses avsluttet, men fraktføreren plikter å ta vare på godset på hans vegne. Fraktføreren kan likevel overlate omsorgen for godset til tredjemann og er i så fall bare ansvarlig for at denne er valgt med tilbørlig omhu. Godset kan fortsatt holdes tilbake til sikkerhet for de beløp som ved internasjonal befordring skyldes etter fraktbrevet og ved innenriks befordring etter fraktavtalen, og for andre kostnader som kan kreves dekket.

§ 25.

Fraktføreren kan selge godset uten å avvente forholdsordre som nevnt i §§ 21 og 22, såfremt godset er utsatt for hurtig ødeleggelse eller dets tilstand ellers gir grunn til det eller kostnadene ved dets bevaring ikke står i rimelig forhold til dets verdi. Også ellers kan fraktføreren selge godset hvis han ikke innen rimelig tid har mottatt annen forholdsordre som han med rimelighet må anses pliktig å følge.

Salg av gods som finnes innen riket, skal skje ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte. Så vidt mulig skal fraktføreren i god tid underrette den som hadde råderetten over godset, om tid og sted for

avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader.

23 §.

Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 21 eller 22 §, dock icke om kostnaden härrör av fel eller försummelse från hans sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset.

24 §.

I fall som avses i 21 § 1 mom. eller 22 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som är berättigad till det. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att förvara godset på hans vägnar. Fraktföraren äger dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, samt de övriga belopp som kan krävas ersatta.

25 §.

Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning, som avses i 21 eller 22 §, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren äger även eljest sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning, som han skäligen kan anses pliktig att efterkomma.

Försäljning av gods, som finnes i Finland, skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum på annat betryggande sätt. Såvitt det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som ägde

förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods utom Sverige skall ske enligt tillämpliga regler i det land där godset finnes.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset samt kostnaden för försäljningen tillställas den berättigade. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

salget. Salg av gods utenfor riket skjer etter de regler som gjelder i det land der godset er.

Salgssummen skal etter fradrag av de beløp som omfattes av fraktførerens sikkerhetsrett i godset, og salgskostnader, stilles til disposisjon for den berettigede. Overstiger kostnadene salgssummen, kan fraktføreren kreve det overskytende erstattet.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

26 §

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

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

Fraktföraren äger ej till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha lejt fordonet, eller dennes folk.

27 §

Fraktföraren är fri från ansvarighet som sägs i 26 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning av öppet fordon utan presenning enligt uttrycklig och i fraktsedel angiven överenskommelse eller, vid inrikes

KAPITTEL IV.

Fraktførerens ansvar.

Vilkårene for ansvar.

§ 26.

Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.

Fraktføreren er likevel fri for ansvar dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope seg mangler ved det kjøretøy som han brukte til befordringen, eller feil eller forsømmelse av den som han måtte ha leiet kjøretøyet av, eller dennes folk.

§ 27.

Fraktføreren er fri for ansvar etter § 26 når tapet eller skaden skyldes den særlige fare som knytter seg til ett eller flere av følgende forhold:

a) bruk av åpent kjøretøy uten presenning i medhold av uttrykkelig avtale som er inntatt i fraktbrevet, eller, ved innenriks beford-

förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods utom Finland skall ske enligt tillämpliga regler i det land där godset finnes.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset samt kostnaden för försäljningen tillställas den berättigade. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, äger fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet.

Förutsättningarna för ansvarighet.

26 §.

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

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

Fraktföraren äger ej till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det för befordringen använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han kan ha lejt fordonet, eller dennes folk.

27 §.

Fraktföraren är fri från ansvarighet som sägs i 26 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda fara, som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) användning av öppet fordon utan presenning enligt uttrycklig och i fraktsedel angiven överenskommelse och, vid inrikes

befordran, när avsändaren eljest får anses ha godkänt detta transportsätt;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

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

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

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

f) befordran av levande djur.

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

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

Fraktföraren äger till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i första stycket under f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

ring, når avsenderen ellers har godkjent denne befordringsmåte;

b) manglende eller mangelfull pakning av gods som etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade dersom det ikke er pakket inn eller er mangelfullt pakket;

c) håndtering, pålessing, stuing eller avlessing av godset foretatt av avsenderen eller mottakeren eller av noen som handler på vegne av dem;

d) beskaffenheten ved enkelte godsslag som spesielt utsetter dem for tap eller skade, særlig ved brudd, rust, selvødeleggelse, inntørking, lekkasje, normalt svinn eller angrep av skadeinsekter og gnagere;

e) utilstrekkelige eller uriktige merker eller nummer på godset;

f) befordring av levende dyr.

Godtgjør fraktføreren at tapet eller skaden etter saksforholdet kan være oppstått på grunn av fare som går inn under første ledd, skal det legges till grunn at tapet eller skaden er voldt på denne måte med mindre rettighetshaveren godtgjør at dette ikke er tilfellet. Denne regel gjelder likevel ikke i tilfelle som nevnt i første ledd bokstav a dersom det foreligger tap i unormalt omfang eller av hele kolli.

Dersom befordringen utføres med kjøretøy som spesielt er utstyrt for å beskytte mot varme, kulde, temperatursvingninger eller luftfuktighet, kan fraktføreren ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav d med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene pålå ham med hensyn til valg, vedlikehold og bruk av slikt utstyr, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

Fraktføreren kan ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav f med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene normalt pålå ham, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

befordran, även när avsändaren eljest får anses ha godkänt detta transportsätt;

b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för svinn eller skada, när det ej är förpackat eller är bristfälligt förpackat;

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

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

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

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av fara som avses i 1 mom., skall den antagas härröra därav, om det icke styrkes att den ej är att tillskriva sådan fara. Antagande som nu sagts får dock ej göras i det i 1 mom. under a) avsedda fallet, när fråga är om minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin.

Sker befordringen med fordon, utrustat med anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren till befrielse från sin ansvarighet åberopa stadgandet i 1 mom. under d) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilar honom i fråga om valet, underhållet och användningen av anordningen, och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

Fraktföraren äger till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i 1 mom. under f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilat honom, och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

28 §

Är fraktföraren enligt 26 eller 27 § icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål

29 §

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

Förlorat gods

30 §

Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, äger den som har rätt att utfå godset anse det såsom förlorat.

Den till ersättning berättigade äger, när han mottager gottgörelse för förlorat gods, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket äger inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, dels återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som avses i 34 § och, i förekommande

§ 28.

Er fraktføreren etter § 26 eller § 27 uten ansvar for enkelte av de forhold som har voldt tapet, skaden eller forsinkelsen, nedsettes erstatningen tilsvarende.

Forsinket utlevering.

§ 29.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller – dersom utleveringsfrist ikke er avtalt – når den faktiske befordringstid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved dellast tas særlig i betraktning den tid som vanligvis trenges for å samle full last.

Tap av godset.

§ 30.

Den som har rett til å få godset utlevert, kan kreve at det skal betraktes som tapt når det ikke er utlevert innen 30 dager etter utløpet av den avtalte utleveringsfrist eller – dersom slik frist ikke er avtalt – innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset.

Ved mottakelsen av erstatningen for det tapte gods kan rettighetshaveren skriftlig kreve å bli underrettet straks dersom godset skulle komme til rette innen ett år fra erstatningens utbetaling. Fraktføreren skal skriftlig bekrefte at slikt krav er fremsatt.

Rettighetshaveren kan kreve godset utlevert innen 30 dager etter at han har mottatt underretning som nevnt i annet ledd, mot at han betaler det beløp som ved internasjonal befordring skyldes etter fraktbrevet og ved innenriks befordring etter fraktavtalen, og tilbakebetaler den erstatning han har fått, med fradrag av de kostnader som er innbefattet i erstatningen. Han kan likevel kreve erstatning for forsinket utlevering i samsvar med § 34 og i tilfelle § 35.

28 §.

Är fraktföraren jämlikt 26 eller 27 § icke ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål.

29 §.

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

Förlorat gods.

30 §.

Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, äger den som har rätt att utfå godset anse det såsom förlorat.

Den till ersättning berättigade äger, när han mottager gottgörelse för förlorat gods, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt 2 mom. äger inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet och, vid internationell befordran, framgår av fraktsedeln, dels återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämnandet som avses i 34 och 35 §§.

fall, 35 §.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, om godset finnes i Sverige, förfoga över det med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods utom Sverige gäller lagen i den stat där godset finnes.

Dersom det ikke er fremsatt krav som nevnt i annet ledd, eller utlevering ikke er krevd innen den frist som tredje ledd fastsetter, eller godset først kommer till rette mer enn ett år etter erstatningens utbetaling, kan fraktføreren råde over godset med de innskrenkninger som måtte følge av tredjemanns rett. For gods utenfor riket gjelder regler i det land der godset er.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

31 §

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, efter marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Vid inrikes befordran är dock fraktförarens ansvarighet begränsad till 50 kronor för kilogram av förlusten i bruttovikt.

Vid internationell befordran får ersättningen ej överstiga 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås härvid en guldfranc med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet. Så länge det guldvärde på svenska kronan som vid denna lags ikraftträdande är anmält till Internationella valutafonden icke ändrats, skall 25 francs anses motsvara 42 kronor 68 öre i svenskt mynt. Ändras kronans guldvärde, kungör Konungen vilket belopp i kronor som därefter skall anses motsvara 25 francs.

Utöver vad nu sagts skall ersättning utgå för frakt, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen. Utläggen skall ersättas till fullo om godset gått förlorat och eljest till en mot minskningen svarande del.

Vid internationell befordran kan ytterligare ersättning krävas endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits enligt

Erstatningens størrelse ved tap.

§ 31.

Erstatning for helt eller delvis tap av godset regnes etter godsets verdi på stedet og tiden for overtakelsen til befordring. Verdien bestemmes etter børsprisen eller – i mangel av slik pris – etter markedsprisen. Finnes heller ikke slik pris, beregnes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

Ved innenriks befordring kan erstatningen likevel ikke overstige 60 kroner for hvert kilogram av tapet i bruttovekt.

Ved internasjonal befordring skal erstatningen ikke overstige 25 franc for hvert kilogram av tapet i bruttovekt. Med franc er her ment gullfranc med vekt av 10/31 gram og finhetsgrad av 900 tusendeler. Så lenge det ikke skjer endring i kronens gullverdi, slik den ved denne lovs ikrafttreden er anmeldt til Det internasjonale valutafond, skal 25 franc svare til 58 kroner og 35 øre. Kongen kunngjør hvilket kronebeløp ansvarsgrensen utgjør dersom kronens gullverdi blir endret.

I tillegg kan bare frakt, tollavgifter og andre kostnader ved befordringen kreves godtgjort, helt ut ved totaltap og forholdsmessig ved delvis tap.

Ved internasjonal befordring kan høyere erstatning bare kreves dersom godsets verdi eller særlig utleveringsinteresse er angitt i

Framställes ej begäran som avses i 2 mom. eller kräves ej, såsom i 3 mom. sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, om godset finnes i Finland, förfoga över det med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods utom Finland gäller lagen i den stat där godset finnes.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods.

31 §.

Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran. Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, efter marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Vid inrikes befordran är dock fraktförarens ansvarighet begränsad till 40 mark för kilogram av förlusten i bruttovikt.

Vid internationell befordran får ersättningen ej överstiga 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås härvid en guldfranc med en vikt av 10/31 gram och 0,900 finhet. Så länge det guldvärde på finska marken som vid denna lags ikraftträdande är anmält till Internationella valutafonden icke ändrats, skall 25 francs anses motsvara 35 mark 94 penni i finskt mynt. Ändras markens guldvärde, bestämmes i förordning vilket belopp i mark som därefter skall motsvara 25 francs.

Utöver vad nu sagts skall ersättning utgå för frakt, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen. De skall ersättas till fullo om godset gått förlorat och eljest till en mot minskningen svarande del.

Vid internationell befordran kan högre ersättning krävas endast om godsets värde eller särskilt leveransintresse angivits enligt

32 eller 35 §.

32 §

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 31 § andra eller tredje stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som kan ha avtalats, gäller i stället för detta belopp det i fraktsedeln uppgivna värdet.

Ersättningens storlek när gods skadats

33 §

Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 31 § första och fjärde styckena bestämda värdet av godset.

Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått, om sändningen eller, när blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del av sändningen gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

34 §

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

Vid internationell befordran kan ytterligare ersättning krävas endast om särskilt leveransintresse angivits enligt 35 §.

Särskilt leveransintresse

35 §

Mot erläggande av den tilläggsavgift, som kan ha avtalats, äger avsändaren i fraktsedel uppge det belopp som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, kan utöver vad som kan krävas enligt 31–34 §§ ersättning intill det uppgiv-

samsvar med §§ 32 eller 35.

§ 32.

Har avsenderen i fraktbrevet angitt en verdi på godset utover den grense som er fastsatt i § 31 annet eller tredje ledd, og betalt slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, trer den angitte verdi isteden som grense for erstatningens størrelse.

Erstatningens størrelse ved skade på godset.

§ 33.

Ved skade på godset skal fraktføreren erstatte verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter reglene i § 31 første og fjerde ledd.

Erstatningen skal likevel ikke overstige det beløp som skulle betales hvis sendingen eller – om bare en del av sendingen er forringet i verdi som følge av skaden – denne del var gått tapt.

Erstatning ved forsinket utlevering.

§ 34.

Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover fraktbeløpet. Ved internasjonal befordring kan høyere erstatning bare kreves dersom særlig utleveringsinteresse er angitt i samsvar med § 35.

Særlig utleveringsinteresse.

§ 35.

Mot å betale slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, kan avsenderen i fraktbrevet fastsette et beløp som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap eller skade eller oversittelse av avtalt utleveringsfrist. Er særlig interesse angitt på denne måte, kan erstatning ut over det som følger av §§ 31–34 kreves med inntil det fastsatte beløp for den ytterligere skade

32 eller 35 §.

32 §.

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 31 § 2 eller 3 mom. angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som kan ha avtalats, gäller i stället för detta belopp det i fraktsedeln uppgivna värdet.

Ersättningens storlek när gods skadats.

33 §.

Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 31 § 1 och 4 mom. bestämda värdet av godset.

Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått, om sändningen eller, när blott en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del av sändningen gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

34 §.

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

Vid internationell befordran kan högre ersättning krävas endast om särskilt leveransintresse angivits enligt 35 §.

Särskilt leveransintresse.

35 §.

Mot erläggande av den tilläggsavgift, som kan ha avtalats, äger avsändaren i fraktsedel uppge det belopp som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, kan utöver vad som kan krävas enligt 31–34 §§ ersättning intill det uppgiv-

na beloppet fordras för den ytterligare skada, som visas ha uppkommit.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

36 §

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

Ränta m. m.

37 §

Utan hinder av vad eljest är föreskrivet i fråga om ränteberäkning skall vid internationell befordran ränta utgå på ersättningsbelopp efter fem procent om året från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, om så ej skett, från den dag talan väcktes.

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

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

38 §

Kräves på annan grund än avtal ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran på vilken denna lag är tillämplig, äger fraktföraren eller i förekommande fall envar för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § åberopa de bestämmelser i lagen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek.

Uppsåt och grov vårdslöshet

39 §

Har fraktföraren orsakat skada med uppsåt eller av grov vårdslöshet, äger han ej

som påvises.

Ansvar for innkreving av etterkravsbeløp.

§ 36.

Blir godset utlevert til mottakeren uten innbetaling av det etterkravsbeløp som fraktføreren etter fraktavtalen skulle innkreve, skal fraktføreren erstatte avsenderen hans tap inntil dette beløp, men kan kreve erstatningsbeløpet dekket av mottakeren.

Rente m.v.

§ 37.

Den som har rett til erstatning, kan kreve rente av erstatningsbeløpet med 5 prosent årlig fra den dag skriftlig krav blir sendt fraktføreren eller – om slikt krav ikke settes fram – fra den dag søksmål blir reist.

Kreves erstatning i mynt som ikke er gangbar på det sted betaling skjer, omregnes beløpet til stedets mynt etter verdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på annet grunnlag enn avtale.

§ 38.

Kreves erstatning for tap, skade eller forsinkelse på annet grunnlag enn avtale, kan fraktføreren og i tilfelle enhver som han svarer for etter § 6, påberope de bestemmelser i denne lov som utelukker fraktførerens ansvar, eller som angir eller begrenser erstatningens størrelse.

Forsett og grov uaktsomhet.

§ 39.

Har fraktføreren voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt, kan han ikke påberope

na beloppet fordras för den ytterligare skada, som visas ha uppkommit.

Ansvarighet för uttagande av efterkrav.

36 §.

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

Ränta m.m.

37 §.

Utan hinder av vad eljest är föreskrivet i fråga om ränteberäkning skall vid internationell befordran ränta utgå på ersättningsbelopp efter fem procent om året från den dag då skriftligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, om så ej skett, från den dag talan väcktes.

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

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal.

38 §.

Kräves på annan grund än avtal ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordran på vilken denna lag är tillämplig, äger fraktföraren eller i förekommande fall envar för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § åberopa de bestämmelser i lagen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller anger eller begränsar ersättningens storlek.

Uppsåt och grov vårdslöshet.

39 §.

Har fraktföraren orsakat skada med uppsåt eller av grov vårdslöshet, äger han ej

åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Vad nu sagts skall också gälla, när uppsåtet eller vårdslösheten ådagalagts i tjänsten av någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 §. I sådant fall äger den för vilken fraktföraren sålunda svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

de bestemmelser i dette kapittel som utelukker eller begrenser hans ansvar eller som endrer bevisbyrden.

Det samme gjelder dersom noen som fraktføreren svarer for etter § 6, i tjenesten har vist forsett eller grov uaktsomhet. I så fall kan disse heller ikke for sitt personlige ansvar påberope de bestemmelser som er nevnt i første ledd.

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan

Anmärkningar

40 §

Den som vid inrikes befordran vill föra talan om ersättning för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren till last.

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

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när fråga är om minskning eller skada, som ej var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till

KAPITTEL V.

Innsigelser. Søksmål.

Innsigelser.

§ 40.

Den som ved innenriks befordring vil kreve erstatning for delvis tap eller skade som har rammet godset, eller for forsinket utlevering, må gi fraktføreren meddelelse uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, kan han ikke senere fremsette krav med mindre fraktføreren har utvist forsett eller grov uaktsomhet.

Har ved internasjonal befordring mottakeren tatt imot godset uten å undersøke dets tilstand sammen med fraktføreren og uten å fremsette innsigelse overfor fraktføreren på grunn av tap eller skade med angivelse av tapets eller skadens art, skal det når annet ikke godtgjøres, legges til grunn at han har mottatt godset i den tilstand fraktbrevet angir. Innsigelse som nevnt må gjøres senest ved utleveringen når det gjelder synlig tap eller skade, og ellers innen 7 dager deretter, søndager og helligdager ikke medregnet. Innsigelsen må fremsettes skriftlig hvis tapet eller skaden ikke var synlig.

Har ved internasjonal befordring mottakeren og fraktføreren i forening undersøkt godsets tilstand, kan bevis mot hva som derved er fastslått, bare føres dersom tapet eller skaden ikke var synlig, og mottakeren skriftlig har fremsatt innsigelsen innen 7

åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Vad nu sagts skall också gälla, när uppsåtet eller vårdslösheten ådagalagts i tjänsten av någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 §. I sådant fall äger den för vilken fraktföraren sålunda svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet åberopa de i 1 mom. angivna bestämmelserna.

5 KAP.

Anmärkningar och väckande av talan.

Anmärkningar.

40 §.

Den som vid inrikes befordran vill föra talan om ersättning för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren till last.

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

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när fråga är om minskning eller skada, som ej var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till

fraktföraren inom sju dagar efter undersökningen, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade.

Ersättning på grund av dröjsmål kan vid internationell befordran utgå endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom 21 dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

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

dager etter undersøkelsen, søndager og helligdager ikke medregnet.

Ved internasjonal befordring betales erstatning for forsinket utlevering bare dersom mottakeren innen 21 dager etter at godset ble stillet til hans rådighet, skriftlig har meddelt fraktføreren at han vil påberope seg forsinkelsen.

Ved beregning av frister etter denne paragraf medregnes ikke utleveringsdagen og i tilfelle heller ikke den dag da undersøkelse ble foretatt eller godset stillet til mottakerens rådighet.

Fraktføreren og mottakeren skal gi hverandre rimelig hjelp til å gjennomføre nødvendige undersøkelser.

Laga domstol

41 §

Tvist rörande befordran som avses i denna lag kan, om ej svensk domsrätt är utesluten enligt andra stycket, väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, eller vid domstolen i bestämmelseorten. Finnes ej behörig domstol enligt vad nu sagts, väckes talan vid Stockholms tingsrätt.

Talan rörande internationell befordran får föras endast i stat, där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, där godset mottogs till befordran eller där bestämmelseorten är belägen. Talan får dock, om parterna överenskommit det, föras i annan stat, vilken är ansluten till den i 1 § angivna konventionen.

Domsmyndighet. Verneting.

§ 41.

Søksmål vedrørende internasjonal befordring kan bare reises i stat der saksøkte har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom, eller der fraktføreren overtok godset eller bestemmelsesstedet ligger. Partene kan avtale at søksmål kan reises i annen konvensjonsstat.

Her i riket reises søksmål vedrørende internasjonal befordring i tilfelle på det sted eller på et av de steder der saken har en tilknytning som begrunner domsmyndighet, eller på annet sted som partene har avtalt.

Ved innenriks befordring kan søksmål foruten i rettskrets hvor det etter lov om rettergangsmåten for tvistemål av 13. august 1915 kap. 2 er verneting, også reises i rettskrets hvor godset ble overtatt til befordring eller hvor bestemmelsesstedet ligger.

fraktföraren inom sju dagar efter undersökningen, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade.

Ersättning på grund av dröjsmål kan vid internationell befordran utgå endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom 21 dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

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

Vid beräknande av tidsfrister enligt denna § medräknas ej den dag då godset utlämnades eller i förekommande fall den dag då det blev undersökt eller ställdes till mottagarens förfogande.

Laga domstol.

41 §.

Tvist rörande befordran som avses i denna lag kan, om ej finsk domsrätt är utesluten enligt 2 mom., väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort, där godset mottogs till befordran, eller vid domstolen i bestämmelseorten. Finnes ej behörig domstol enligt vad nu sagts, väckes talan vid Helsingfors rådstuvurätt.

Talan rörande internationell befordran får föras endast i stat, där svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits, där godset mottogs till befordran eller där bestämmelseorten är belägen. Talan får dock, om parterna överenskommit det, föras i annan stat, vilken är ansluten till den i 1 § 1 mom. angivna konventionen.

Verkställighet av utländsk dom m. m.

42 §

Är talan som avses i 41 § andra stycket anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, får ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter endast om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, ej kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, även om den meddelats trots att part uteblivit i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas i Sverige. Vad nu sagts skall även gälla förlikning, som stadfästs av domstol, men skall ej tillämpas i fråga om dom med endast interimistisk verkställbarhet eller åläggande för kärande, vars talan helt eller delvis ogillats, att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Ansökan om verkställighet 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.

(Jfr SFS 1969:92)

Fullbyrding av dommer m.v.

§ 42.

Er søksmål innbragt for eller avgjort av domsmyndig domstol i samsvar med § 41, kan nytt søksmål ikke reises mellom de samme parter om samme tvistgjenstand, forutsatt at avgjørelsen av den domstol der søksmål først ble reist, vil kunne kreves fullbyrdet i den stat der det nye søksmål reises.

Dom, herunder uteblivelsesdom, avsagt av domstol i en konvensjonsstat, og forlik inngått eller bekreftet for slik domstol, kan fullbyrdes her i riket når dommen eller forliket kan kreves fullbyrdet i den stat der dommen er avsagt eller forliket inngått. Dette gjelder likevel ikke utenlandsk rettsavgjørelse som bare har foreløpig tvangskraft, eller som pålegger en saksøker å betale erstatning utover sakskostnader fordi hans søksmål helt eller delvis ikke har ført fram.

Begjæring til namsretten om fullbyrding av dom som nevnt i annet ledd skal være ledsaget av bekreftet domsutskrift og erklæring fra myndighetene i den fremmede stat om at dommen vedrører en befordring som går inn under den i § 1 nevnte konvensjon, og at den er rettskraftig og kan fullbyrdes i den stat der den er avsagt. Tilsvarende gjelder for utenlandske rettsforlik.

Er dokument som nevnt i tredje ledd avfattet på andre fremmede språk enn dansk og svensk, skal det være ledsaget av en oversettelse til norsk bekreftet av en edsvoren translatør eller av en norsk diplomatisk eller konsulær tjenestemann.

Den som er statsborger i en konvensjonsstat, eller som har bopel eller forretningssted i en slik stat, kan ikke pålegges å stille

42 §.

Är talan som avses i 41 § 2 mom. anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, får ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter endast om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, ej kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § 1 mom. angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, även om den meddelats trots att part uteblivit i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas i Finland. Vad nu sagts skall även gälla förlikning, som stadfästs av domstol, men skall ej tillämpas i fråga om dom med endast interimistisk verkställbarhet eller åläggande för kärande, vars talan helt eller delvis ogillats, att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Ansökan om verkställighet göres hos Helsingfors 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 den i 1 § 1 mom. angivna 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 finsk beskickning eller konsul eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat där domen meddelats. Är handling i ärendet avfattad på annat språk än finska, svenska, danska eller norska, skall handlingen åtföljas av översättning till finska eller svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av diplomatisk eller konsulär tjänsteman eller av finsk edsvuren translator.

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

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

sikkerhet for betaling av sakskostnader ved søksmål om befordring etter denne lov.

Preskription

43 §

Talan som avses i 41 § skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år.

Tiden skall räknas

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

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

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

I fråga om fordran som härrör från avtal om internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar. Medges fordringen delvis, börjar angivna tid att ånyo löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta mottagits av andra parten eller att handlingar som nu sagts blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas.

Foreldelse.

§ 43.

Krav vedrørende befordring som går inn under denne lov, foreldes etter ett år, men etter tre år når kravet grunnes på forsett eller grov uaktsomhet.

Foreldelsesfristen løper

a) ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering fra den dag da godset ble utlevert,

b) ved totaltap fra den trettiende dag etter utløpet av avtalt utleveringsfrist eller – dersom slik frist ikke er avtalt – fra den sekstiende dag etter at fraktføreren overtok godset,

c) i andre tilfelle når tre måneder er gått fra fraktavtalen ble sluttet.

Et skriftlig fremsatt krav stanser foreldelsens løp inntil fraktføreren skriftlig avslår kravet og tilbakesender de dokumenter som ble oversendt sammen med kravet. Blir en del av kravet godkjent, begynner foreldelsesfristen igjen å løpe for den del av kravet som fremdeles er omstridt. Det påhviler den som gjør gjeldende at kravet eller svaret er mottatt av den annen part, eller at dokumentene er tilbakelevert, å godtgjøre dette. Foreldelsens løp stanser ikke om det fremsettes ytterligere krav vedrørende samme tvistgjenstand.

Om avbrytelse og forlengelse av foreldelsesfristen gjelder for øvrig alminnelige norske foreldelsesregler når søksmål reises for norsk domstol, og ellers loven i det land der søks-

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

Bifalles ansökningen, verkställes domen på samma sätt som finsk domstols laga kraft ägande dom, om ej högsta domstolen efter besvär över hovrättens beslut förordnar annat.

Preskription.

43 §.

Talan som avses i 41 § skall väckas inom ett år eller, om talan grundas på uppsåt eller grov vårdslöshet, inom tre år.

Tiden skall räknas:

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

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

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

I fråga om fordran som härrör från avtal om internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas, intill den dag då fraktföraren skriftligen bestrider fordringen och återsänder vid kravet fogade handlingar. Medges fordringen delvis, börjar angivna tid att ånyo löpa endast beträffande vad som kvarstår såsom tvistigt. Påstår någon att krav eller svar på detta mottagits av andra parten eller att handlingar som nu sagts blivit återställda, ankommer det på honom att styrka att så skett. Förnyat krav rörande samma sak medför ej ytterligare uppehåll i den tid, inom vilken talan skall väckas.

Har talan försuttits, får fordran ej heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

Skiljedom

44 §

Avtal om internationell befordran får innehålla villkor att tvister skall avgöras av skiljemän, endast om villkoret även innebär att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § angivna konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

45 §

Utföres befordran av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal och har fraktsedel utfärdats i tre originalexemplar i överensstämmelse med 8 §, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de följande genom att taga emot godset och fraktsedeln inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

46 §

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning till förbehåll som avses i 12 § första eller andra stycket, har han att anteckna förbehållet såväl på nämnda exemplar som på kvittot. På förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 13 § motsvarande tillämpning.

mål reises.

Et krav som er foreldet, kan heller ikke gjøres gjeldende i motsøksmål eller til motregning under rettergang.

Voldgift.

§ 44.

Avtale om internasjonal befordring kan bestemme at tvister skal avgjøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes at voldgiftsretten skal anvende reglene i konvensjonen eller i lov som er i samsvar med konvensjonen.

KAPITTEL VI.

Befordring som utføres av flere fraktførere i rekkefølge.

§ 45.

Utføres befordringen av flere vegfraktførere i rekkefølge på grunnlag av en og samme fraktavtale som er bekreftet ved utferdigelse av fraktbrev i tre originaleksemplarer i samsvar med § 8, er hver av dem ansvarlig for befordringen i dens helhet, slik at den annen og hver følgende fraktfører ved sin mottakelse av godset og fraktbrevet blir part i fraktavtalen på fraktbrevets vilkår.

§ 46.

Fraktfører som mottar godset fra en foregående fraktfører, skal gi denne en datert og undertegnet kvittering og sette sitt navn og sin adresse på det annet eksemplar av fraktbrevet. Finnes grunn til det, skal han på dette eksemplar og på kvitteringen ta forbehold som nevnt i § 12 første og annet ledd. Bestemmelsene i § 13 gjelder tilsvarende i forholdet mellom fraktførerne.

Ved innenriks befordring gjelder bestem-

Har talan försuttits, får fordran ej heller göras gällande på annat sätt, såsom genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

Skiljedom.

44 §.

Avtal om internationell befordran får innehålla villkor att tvister skall avgöras av skiljemän, endast om villkoret även innebär att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra.

45 §.

Utföres befordran av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal och har fraktsedel utfärdats i tre originalexemplar i överensstämmelse med 8 §, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de följande genom att taga emot godset och fraktsedeln inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

46 §.

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning till förbehåll som avses i 12 § 1 eller 2 mom., har han att anteckna förbehållet såväl på nämnda exemplar som på kvittot. På förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 13 § motsvarande tillämpning.

47 §

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

48 §

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

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

b) har flera fraktförare orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, om de inbördes andelarna av ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;

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

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

Fraktförarna äger sig emellan avtala om avvikelse från vad som stadgas i denna paragraf.

49 §

Söker fraktförare på sätt som avses i 48 § sitt åter av annan fraktförare, äger denne ej göra gällande att den som reser kravet erlagt

melsene i første ledd bare når en av fraktførerne krever det.

§ 47.

Bortsett fra når motsøksmål eller motregningsinnsigelse gjøres gjeldende i søksmål om krav som grunnes på samme fraktavtale, kan søksmål om ansvar for tap, skade eller forsinket utlevering bare reises mot den første eller den siste fraktfører eller fraktføreren ved den del av befordringen hvorunder den hending inntraff som voldte tapet, skaden eller forsinkelsen. Søksmål kan reises mot flere av disse fraktførere samtidig.

§ 48.

Fraktfører som har betalt erstatning, kan kreve erstatningen med renter og kostnader dekket av de andre fraktførere som har deltatt i befordringen, etter følgende regler:

a) Fraktfører som har voldt skaden, er eneansvarlig for erstatningen;

b) er skaden voldt av flere fraktførere, skal hver av dem svare i forhold til sin del av ansvaret for skadetilføyelsen, eller – dersom det ikke er mulig å fordele ansvaret – i forhold til sin del av frakten;

c) kan det ikke fastslås hvem av fraktførerne ansvaret påhviler, skal samtlige svare, hver i forhold til sin del av frakten.

Er en av fraktførerne ute av stand til å betale, fordeles det beløp han ikke dekker, på de øvrige i forhold til deres del av frakten.

Fraktførerne kan ved avtale fravike bestemmelsene i første og annet ledd.

§ 49.

Fraktfører som det reises krav mot etter reglene i § 48, kan ikke gjøre gjeldende at den fraktfører som reiser kravet, har betalt

47 §.

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

48 §.

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

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

b) har flera fraktförare orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, om de inbördes andelarna av ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;

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

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

Fraktförarna äger sig emellan avtala om avvikelse från vad som stadgas i denna paragraf.

49 §.

Söker fraktförare enligt 48 § sitt åter av annan fraktförare, äger denne ej göra gällande att den som reser kravet erlagt vad han

vad han utgivit utan laga grund, om ersättningen bestämts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna. Sistnämnde fraktförare är dock i intet fall skyldig att utge större ersättning än som motsvarar hans ansvarighet enligt 45 §.

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

I mål rörande krav som avses i 48 § skall bestämmelserna i 42 § andra och följande stycken och 43 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, när sådant domstolsbeslut ej föreligger, den dag då betalning skedde.

med urette, når erstatningen er fastsatt av domstol og han har fått behørig varsel om søksmålet og anledning til å tre inn i saken.

Ved internasjonal befordring kan søksmål om krav etter § 48 reises i stat der en av de fraktførere som krav reises mot, har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom. Alle fraktførere kan saksøkes under ett i samme spørsmål. § 41 annet ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i § 42 annet og følgende ledd og § 43 får tilsvarende anvendelse. Foreldelsesfristen skal dog løpe fra den dag da endelig rettsavgjørelse om erstatning ble truffet eller – hvis slik avgjørelse ikke foreligger – fra den dag erstatningen ble betalt.

7 KAP.

Jämkning av skadestånd

50 §

Har vid inrikes befordran avsändare eller, såvitt angår sådan befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag och finnes skadeståndet oskäligt betungande, kan det jämkas enligt allmänna grunder för jämkning av skadestånd.

Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning när någon, för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar, ådragit sig skadeståndsskyldighet.

KAPITTEL VII.

Lempning av erstatningsansvar.

§ 50.

Har ved innenriks befordring avsenderen eller, i tilfelle av befordring som ikke er ledd i yrkesmessig godsbefordring, fraktføreren pådratt seg erstatningsansvar etter denne lov, kan ansvaret lempes for så vidt det ville virke urimelig tyngende eller når det under hensyn til skadens størrelse, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheter og forholdene ellers i særlige tilfelle finnes rimelig at skadelidte helt eller delvis bærer skaden.

Kreves ved innenriks befordring erstatning av noen som fraktføreren eller avsenderen svarer for, kan ansvaret lempes på tilsvarende måte.

Bestemmelsene i denne paragraf gjør ingen innskrenkning i anvendelsen av de ellers gjeldende norske regler om lempning av erstat-

utgivit utan laga grund, om ersättningen bestämts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, i vederbörlig ordning underrättats om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna. Sistnämnde fraktförare är dock icke skyldig att utge större ersättning än som motsvarar hans ansvarighet enligt 45 §.

Vill fraktföraren vid internationell befordran enligt 48 § söka åter vad han utgivit, äger han väcka talan därom vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan riktas, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur, genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får föras gemensamt mot samtliga dessa fraktförare.

I mål rörande krav som avses i 48 § skall bestämmelserna i 42 § 2–6 mom. och 43 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, när sådant domstolsbeslut ej föreligger, den dag då betalning skedde.

7 KAP.

Jämkning av skadestånd.

50 §.

Har vid inrikes befordran avsändare eller, såvitt angår sådan befordran av tillfällig art, fraktföraren ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag och finnes skadeståndet oskäligt betungande, kan det jämkas enligt allmänna grunder för jämkning av skadestånd.

Vad nu sagts skall äga motsvarande tillämpning när någon, för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar, ådragit sig skadeståndsskyldighet.

Denna lag träder i kraft den
, då lagen den 24 januari 1969 med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (1969:12) skall upphöra att gälla.

ningsansvar.

KAPITTEL VIII.

Ikrafttreden. Opphevning og endring av andre lover.

§ 51.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer. Fra samme tidspunkt oppheves lov om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg av 31. januar 1969.

Denna lag träder i kraft den
och genom densamma upphäves lagen den
om godkännande av vissa bestämmelser i den i Geneve den 19 maj 1956 ingångna konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.

Bilaga 3 Ansvars- och befordringsbestämmelser

för AB Godstrafik & Bilspedition, AB Svenska Godscentraler, Fallenius & Lefflers AB, Nordisk Transport & Spedition AB, AB Skandiatransport, AB Transportkompaniet och Wilson & Co. AB (härefter kallade "fraktföraren").

Tillämpningsområde

§ 1.

Följande bestämmelser gäller all godsbefordran, som inom Europa utföres i fraktförarens *samlastningsverksamhet.* Med fraktföraren avses i det följande även dotterföretag och ombud.

Med samlastningsverksamhet enligt första stycket avses då fraktföraren på gemensam transporthandling (fraktsedel, konossement eller dylikt) låter befordra gods från olika avsändare till olika mottagare oavsett vilka transportmedel som kommer till användning. I denna samlastningsverksamhet ingår jämväl övrig bilbefordran ävensom övrig befordran av enhetslaster i storbehållare (containers), flats och dylikt med undantag för sådana lokaltransporter som saknar samband med samlastningsverksamheten.

Vid *speditions- och lagringsverksamhet* gäller Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser, varvid med speditionsverksamhet avses uppdrag att ombesörja tullbehandling vid export eller import, lastning och/eller mottagande, omlastning och lokaltransporter av gods vars befordran ej i övrigt ombesörjes av fraktföraren. Varje åtgärd i speditionsverksamheten, som ingår som ett led i samlastningsverksamheten, är dock att hänföra till samlastningsverksamheten enligt första och andra styckena.

Vid godsbefordran med bil till eller från land som anslutit sig till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) skall sagda konvention gälla endast om uppdragsgivare med fraktföraren träffat särskilt avtal om biltransport.

Utförande av transportuppdrag

§ 2.

Fraktföraren åtager sig att omhänderha och låta transportera anförtrott gods på ett för uppdragsgivaren ändamålsenligt sätt, dock utan garanti för viss bestämd framkomsttid. Fraktföraren äger härvid rätt att anlita det transportmedel som fraktföraren finner böra ifrågakomma.

På skriftligt uppdrag av avsändaren eller mottagaren ombesörjer fraktföraren för vederbörandes räkning försäkring av godset i den omfattning som begäres.

Förfoganderätt

§ 3.

Avsändaren har förfoganderätt över godset till dess att godset utlämnats till mottagaren eller ställts till dennes förfogande på anvisad plats. Från denna tidpunkt är mottagaren förfogandeberättigad.

Panträtt

§ 4.

Fraktföraren tillförsäkras panträtt i gods, som innehas av fraktföraren eller av tredje man eller eljest är under fraktförarens kontroll, dels för alla på godset vilande kostnader – speditionsarvode och lagerhyra däri inräknade – och dels för fraktförarens samtliga övriga fordringar hos uppdragsgivaren.

Hinder för godsets utlämning

§ 5.

Uppstår hinder för godsets utlämning och lämnar avsändaren icke erforderliga föreskrifter hur med godset skall förfaras, äger fraktföraren rätt att försälja godset

a) genast, i fråga om gods som är utsatt för förskämning eller snar förstörelse eller som fordrar alltför kostsam vård, och

b) efter 60 dagar från godsets mottagande till befordran, i fråga om övrigt gods.

Såvitt möjligt skall fraktföraren i förväg underrätta avsändaren om godsets försäljning.

Efter avdrag av fraktförarens fordringar på grund av transportuppdraget och av övriga fordringar, för vilka godset kan häfta enligt § 4, ävensom av kostnader för godsets förvaring och försäljning skall försäljningsbeloppet utan dröjsmål ställas till avsändarens förfogande för såvitt hans adress är känd.

Är avsändarens adress icke känd och gör han icke inom ett år från försäljningsdagen sin rätt till honom tillkommande medel gällande, skall de tillfalla fraktföraren.

Inträde och upphörande av fraktförarens ansvarighet

§ 6.

Fraktförarens ansvarighet inträder när denne genom behörig personal för befordran omhändertagit godset.

Fraktförarens ansvarighet upphör när godset på bestämmelseorten utlämnas till mottagaren.

I de fall då mottagaren själv skall ombesörja hemforsling av godset från av fraktföraren anvisad plats, upphör fraktförarens ansvarighet i och med att mottagaren – sedan fraktföraren underrättat honom om godsets ankomst och framfört det till avhämtning – själv eller genom ombud tagit befattning med godset även om fraktföraren biträtt härvid.

Under alla förhållanden upphör fraktförarens ansvarighet enligt dessa ansvarsbestämmelser 15 dagar efter det att fraktföraren underrättat mottagaren om godsets ankomst eller till dennes adress avsänt skriftligt meddelande härom.

Omfattningen av fraktförarens ansvarighet

§ 7.

Förkommer, minskas eller skadas godset till följd av händelse, som inträffat under den tid som i § 6 sägs, är fraktföraren ansvarig härför.

§ 8.

Fraktföraren är fri från ansvarighet enligt § 7, om förlusten, minskningen eller skadan orsakats av

a) fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren eller deras ställföreträdare;

b) godsets egen naturliga beskaffenhet att lätt fördärvas, exempelvis genom bräckage, läckage, självantändning, förruttnelse, rost, jäsning, avdunstning samt känslighet för kyla, värme eller fukt;

c) frånvaro av eller bristfällighet i yttre eller inre förpackning;

d) felaktig eller ofullständig adressering eller märkning av godset;

e) felaktiga eller ofullständiga uppgifter om godset, lämnade av avsändaren i transporthandling eller eljest;

f) radioaktiv strålning, krigshändelser (inbegripet krigsrisk i form av minsprängning), borgerliga oroligheter, strejk, lockout, myndigheters ingripanden, naturhinder eller annan force majeure.

Fraktföraren har icke ansvar för förlust eller minskning av godset eller skada därå, som uppkommit under eller till följd av lastning, stuvning och lossning av godset, om avsändaren respektive mottagaren helt eller delvis ombesörjt lastningen, stuvningen och lossningen.

Uppgifterna i transporthandlingen ifråga om godsbeskrivning, innehåll och vikt äger icke vitsord gentemot fraktföraren såvida icke denne kontrollerat och godkänt dessa uppgifter.

§ 9.

För föremål av guld, silver eller platina samt för sedlar, mynt, värdepapper, dokument, ädelstenar, äkta pärlor, konstverk, antikviteter och andra dyrbarheter svarar fraktföraren endast om dessa varor är uttryckligen angivna som dyrbarheter i transporthandlingen.

§ 10.

För förlust eller minskning av godset eller skada därå, som uppkommit vid sjö- eller lufttransport, ansvarar fraktföraren i förhållande till den berättigade enligt de befordringsvillkor och lagregler som gäller för de transportörer som anlitas.

Vid sådan kombinerad land- och sjötransport med färja dels inom Norden och dels från och till den europeiska kontinenten öster om linjen Hirtshals–Kristiansand, där godset är lastat på vägfordon eller järnvägsvagn eller befordras som enhetslaster i storbehållare (containers), flats och dylikt, svarar dock fraktföraren enligt dessa ansvars- och befordringsbestämmelser.

§ 11.

Visas att skada uppkommit till följd av dröjsmål med utförande av transportuppdrag, lämnas ersättning endast vid uppenbar försummelse från fraktförarens sida, dock högst med fraktens dubbla belopp.

Kan fraktföraren ej utlämna gods inom
a) för inrikes transporter 42 dagar och
b) för gränsöverskridande transporter 60 dagar efter det att fraktföraren omhändertog godset för befordran, äger den berättigade anse godset som förlorat.

§ 12.

I andra skadefall än de som behandlas i §§ 7–11 ansvarar fraktföraren på samma sätt som enligt Nordiskt Speditörförbunds allmänna bestämmelser med däri angiven begränsning av ansvarssumman per skadefall.

Avsändarens ansvar

§ 13.

Vid luft- och sjötransporter svarar avsändaren i förhållande till fraktföraren enligt de lagregler och bestämmelser, som gäller för sådana transporter, dock att detta beträffande gemensamt haveri icke har avseende på sådan kombinerad land- och sjötransport som nämnes i § 10 andra stycket.

§ 14.

Då myndigheter lämnat särskilda föreskrifter om märkning, förpackning, deklarering etc. av visst gods, är avsändaren skyldig se till att dessa föreskrifter iakttages.

Avsändaren är gentemot fraktföraren ansvarig för alla följder som kan uppkomma genom att
a) uppgifterna i transporthandlingen eller eljest är oriktiga, otydliga eller ofullständiga;
b) godset är bristfälligt förpackat, märkt, deklarerat etc;
c) godset av honom bristfälligt lastats och stuvats, t.ex. på vägfordon, järnvägsvagn, flats eller i storbehållare (containers) och dylikt;
d) godset har sådana skadebringande egenskaper, som fraktföraren icke uppenbarligen insett.

Om fraktföraren utsätts för skadeståndsanspråk från tredje man av orsaker, som anges ovan i denna paragraf, åligger det avsändaren att hålla fraktföraren skadeslös.

Ersättningens storlek då gods gått förlorat, minskats eller skadats

§ 15.

Ersättning för förlust eller minskning av gods beräknas efter godsets värde vid tiden och på platsen för fraktförarens omhändertagande av godset. Godsets värde beräknas efter marknadspriset för eller det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet, dock icke efter antikvärde eller annat särskilt värde såsom affektionsvärde hos godset.

Därjämte ersättes fraktkostnader, tullavgifter och andra utlägg i samband med befordringen av vad som gått förlorat. Därutöver är fraktföraren icke pliktig att lämna någon skadeersättning, såsom för förlorad handelsvinst, förlorad marknad eller annan förlust av vad slag det vara må.

Fraktförarens ansvarighet är dock begränsad till 200 kronor för kilogram av förlusten i bruttovikt.

I de fall som avses i § 10 första stycket gäller de sjö- respektive lufträttsliga begränsningsreglerna.

§ 16.

Ersättning för skada på gods lämnas med det belopp som motsvarar värdeminskningen. Detta belopp framkommer genom att på godsets värde, så som det bestämts enligt § 15 första stycket, tillämpas den procentsats varmed godset nedgått i värde genom skadan. Därjämte ersättes i motsvarande mån kostnader som avses i § 15 andra stycket första meningen, men därutöver är fraktföraren icke pliktig att lämna någon skadeersättning.

Fraktförarens ansvarighet är dock begränsad till det belopp, varmed ersättning skulle ha lämnats om sändningen gått helt förlorad eller, då blott en del av sändningen minskat i värde genom skadan, om denna del gått förlorad.

§ 17.

När godset är försäkrat, är fraktförarens ansvar begränsat till det belopp som icke kan erhållas från försäkringsgivaren.

§ 18.

Har fraktföraren till fullo ersatt godset, övergår äganderätten till denne.

Anmärkning om minskning eller skada

§ 19.

Utifrån synlig minskning av eller skada på gods, som fraktföraren utlämnar, skall mottagaren anmärka till fraktförarens godsutlämnare samtidigt med att han mottager godset. Anmärkningen skall antecknas på transporthandlingen och dess mottagande där bestyrkas av fraktföraren.

Är minskningen eller skadan icke synlig utifrån skall anmärkning om minskningen eller skadan göras skriftligen till fraktföraren inom 7 dagar efter godsets mottagande.

Mottagaren äger ej rätt att förfoga över godset på sådant sätt att besiktning av minskningen eller skadan från fraktförarens sida omöjliggörs eller avsevärt försvåras.

Om mottagaren icke iakttagit vad ovan sägs om anmärkning och om förfogande över godset är fraktföraren befriad från skyldighet att ersätta minskningen eller skadan.

Framställning och behandling av ersättningsanspråk mot fraktföraren samt preskription

§ 20.

Den som enligt § 3 har förfoganderätt över godset är, under förutsättning att rätten till ersättning icke gått förlorad enligt § 19, berättigad att mot fraktföraren framställa anspråk på ersättning för förlust eller minskning av godset eller skada därå.

Sådant anspråk skall tillställas fraktföraren skriftligen och vara åtföljt av transporthandling och andra handlingar, som styrker det befogade i anspråket. Framställs icke

preciserade ersättningsanspråk i denna ordning inom 6 månader från den dag fraktföraren omhändertog godset för befordran är fraktföraren fri från varje ersättningsskyldighet.

Då den berättigade mottager ersättningsbelopp, skall han på anfordran överlåta på fraktföraren honom tillkommande anspråk och fordringar gentemot annat transportföretag eller tredje man.

Särskilda ansvarsförhållanden

§ 21.

I fråga om ansvarsförhållanden, som ej är reglerade genom dessa bestämmelser, tillämpas vad i svensk lag eller författning kan vara föreskrivet eller, om sådan föreskrift icke finnes, vad som inom branschen gäller enligt stadigvarande kutym eller praxis.

Skiljeklausul

§ 22.

Tvister rörande tillämpningen och tolkningen av dessa ansvars- och befordringsbestämmelser får icke hänskjutas till domstol utan skall avgöras enligt svensk rätt av skiljenämnd i Sverige enligt gällande svensk lag om skiljemän.

Yrkande att tvisten skall hänskjutas till skiljenämnd skall, vid äventyr av talans förlust, skriftligen tillställas fraktföraren inom 60 dagar från det vederbörande fått del av fraktförarens ställningstagande till det tvistiga anspråket.

Bilaga 4 Ansvarsbestämmelser

i anslutning till SVENSKA ÅKERIFÖRBUNDETS rikskollektiva försäkring för

---

(åkeriföretagets namn)
här nedan kallad fraktföraren

Ansvar

§ 1.

Dessa bestämmelser gäller för yrkesmässig transport av gods med vägfordon inom Sverige samt mellan Sverige, Danmark, Finland och Norge. Bestämmelserna omfattar icke lagring av gods.

§ 2.

Fraktföraren ansvarar med nedan angivna undantag för skada på eller förlust av gods, som av fraktföraren mottagits för befordran och till dess detsamma av fraktföraren avlämnats till godsmottagaren eller ställts till hans förfogande på bestämmelseorten.

§ 3.

Fraktförarens ansvar är för inrikes transport begränsat till 200 kronor per kg brutto av det förlorade eller skadade godsets vikt – dock högst 300.000 kronor sammanlagt per fordon med ev. släpfordon och oavsett antalet varuägare.

För internordisk transport begränsas ansvarssumman per kg brutto av det förlorade eller skadade godsets vikt till ca 42 kronor enligt lagen om Sveriges tillträde till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), SFS nr 91/1969.

Med internordisk transport förstås transport av gods till och från Danmark, Finland och Norge inklusive transporter inom Sverige av gods, som ankommer till eller utföres från landet med vägfordon.

För internordisk transport av flyttgods gäller dock det i 1 st ovan angivna ansvaret.

§ 4.

Ersättning vid skada på eller förlust av gods beräknas på grundval av det värde, som godset hade på avsändningsorten vid den tid detsamma överlämnades till fraktföraren för befordran. Därjämte ersättes frakt, tull och andra utlägg i samband med befordringen.

För särskilda kostnader med anledning av skadefall eller för värdeminskning, som kan kvarstå efter det uppkommen skada nöjaktigt avhjälpts, ikläder sig fraktföraren icke ansvar.

Undantagsbestämmelser

§ 5.

Fraktföraren ansvarar icke för förlust av eller skada på gods av följande orsaker eller vid transport av följande godsslag:

a) Fel eller försummelse av avsändare, mottagare eller deras ställföreträdare.

b) Godsets egen naturliga beskaffenhet att lätt fördärvas, exempelvis genom bräckage,

läckage, förruttnelse, rost, jäsning, avdunstning samt känslighet för kyla och värme.
c) Användning av öppna, otäckta fordon, när sådana använts enligt överenskommelse.
d) Bristfälligt emballage.
e) Bristande eller felaktig märkning.
f) Omständigheter utanför fraktförarens kontroll.
g) Obligationer, reverser eller andra värdepapper.
h) Bearbetade eller obearbetade ädla metaller, ädelstenar, pärlor, juveler eller dylikt.
i) Föremål av högt konstnärligt värde eller samlarvärde.
j) Post.

§ 6.

För transport av följande godsslag ikläder sig fraktföraren ansvar *endast efter härom särskilt träffad skriftlig överenskommelse* med avsändare eller mottagare.
a) Explosiva föremål, flytande gaser, självantändligt eller lättantändligt material, gifter, frätande ämnen eller annat gods, som kan medföra fara för omgivande föremål (s.k. farligt gods).
b) Levande djur, dock endast risken vid på- och avlastning.
c) Flyttgods. Vid transporter av flyttgods tillämpas förutom ansvarsbestämmelserna särskilda tilläggsbestämmelser, vilka tillhandahålles av fraktföraren.
d) Gods känsligt för kyla eller värme.

Åtgärder vid skada eller förlust

§ 7.

Vid synlig förlust eller skada å gods skall skriftlig anmärkning framställas genast och i annat fall senast inom sju dagar från det godset avlämnats eller bort avlämnas till mottagaren.

§ 8.

Fordran mot fraktföraren enligt dessa bestämmelser upphör *dels* om preciserade ersättningsanspråk icke framställts inom sex månader från den dag godset avlämnats eller bort avlämnas till mottagaren och *dels* om talan därefter i laga ordning icke anhängiggjorts inom ett år från samma tid.

Försäkring

§ 9.

Fraktföraren har genom *Svenska Åkeriförbundet* tecknat försäkring för sitt ansvar *intill* ett värde av vid inrikes trafik 200 kronor per kg och vid internordisk trafik ca 42 kronor per kg, i båda fallen sammanlagt högst 300.000 kronor. För överskjutande värden vid internordisk trafik, icke blott för varje kg utan även när högsta ansvarssumman överskrides, förutsättes *att tilläggsförsäkring tecknas.*

Försäkringen omfattar även förlust av eller skada på det transporterade godset till följd av trafikolycka, stöld samt brand och åskslag, när godset ej är särskilt försäkrat.

Statens offentliga utredningar 1972

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

Ämbetsansvaret II. [1]
Godsbefordran till sjöss. [10]
Skadestånd IV. [12]
Revision av vattenlagen. Del 2. [14]
Grundlagberedningen. 1. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning. [15] 2. Ny regeringsform • Ny riksdagsordning (Följdförfattningar) [16] 3. Nomineringsförfarande vid riksdagsval • Riksdagen i pressen. [17] 4. Norge och den norska exilregeringen under andra världskriget. [18]
Vägfraktavtalet II. [24]

Försvarsdepartementet

Personal för tyg- och intendenturförvaltning. [3]
Säkerhets- och försvarspolitiken. [4]

Kommunikationsdepartementet

CKR. (Centrala körkortsregistret) [5]
Svävarfartslag. [21]

Finansdepartementet

Förenklad löntagarbeskattning. [11]

Utbildningsdepartementet

Reklamutredningen.1. Reklam I. Beskattning av reklamen.[6] 2. Reklam II. Beskrivning och analys. [7] 3. Ställningstaganden och förslag. [8] 4. Reklamens bestämningsfaktorer. [9]
Uppsökande verksamhet för cirkelstudier inom vuxenutbildningen. [19]
Läs- och bokvanor i fem svenska samhällen. Litteraturutredningens läsvanestudier. [20]
Högre utbildning – regional rekrytering och samhällsekonomiska kalkyler. [23]

Inrikesdepartementet

Kommersiell service i glesbygder. [13]

Industridepartementet

Svensk möbelindustri. [2]

Anm. Siffrorna inom klammer betecknar utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.

K L Beckmans Tryckerier AB 1972 ISBN 91-38-00028-8