

## Nr 47

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, m. m.*

Genom en den 28 juni 1968 dagtecknad proposition, nr 132, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslagit riksdagen att *dels* godkänna den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

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

### Propositionens huvudsakliga innehåll

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

### Konventionen

Konventionen i de franska och engelska versionerna samt en inom justitiedepartementet utarbetad översättning till svenska är fogad vid detta utlåtande såsom *bilaga*.

### Lagförslaget

Förslaget har följande lydelse.

**Förslag**

till

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

Härigenom förordnas som följer.

**1 §.**

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

**2 §.**

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

**3 §.**

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

**4 §.**

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

**5 §.**

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

**6 §.**

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

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

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

### 7 §.

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

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

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

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

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

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

### 8 §.

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

---

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

## Inledning

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

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

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

## Gällande svensk rätt

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

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

Rättsförhållandet mellan fraktförare och lastägare på den svenska vägtransportmarknaden är i stor utsträckning reglerat genom standardiserade partsavtal. Av dessa bör främst nämnas de ansvars- och befordringsbestämmelser som antagits av de flesta större svenska lastbilstransportföretagen och som gäller fr. o. m. den 1 januari 1967. Dessa befordringsvillkor ansluter i stor utsträckning till konventionens bestämmelser. I fråga om villkoren för fraktförarens ansvarighet bör följande nämnas. Fraktföraren påtar sig i princip ett objektivet ansvar för händelser som medför att godset förkommer, minskas eller skadas under den tid fraktföraren omhänderhar godset. Fraktföraren fritar sig emellertid från ansvarighet i vissa fall, såsom då skadan orsakas av fel eller försummelse på avsändarens eller mottagarens sida, av godsets egen beskaffenhet eller av force majeure. Vidare påtar sig fraktföraren ansvarighet för skada som uppkommit till följd av sådant dröjsmål med transportuppdragets utförande som beror av uppenbar försummelse på fraktförarens sida. Den skadelidandes rätt till ersättning är begränsad, vid förlust, minskning eller skada till 200 kronor för kilogram av godsets bruttovikt och vid dröjsmål till fraktens dubbla belopp.

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

### **Det nordiska lagstiftningssamarbetet**

Efter beslut på nordiskt justitieministermöte år 1960 tillkallades i Danmark, Finland, Norge och Sverige sakkunnigkommittéer för att i samarbete utreda frågan om utformningen av den lagstiftning som är nödvändig för ett tillträde till CMR från de nordiska ländernas sida och frågan huruvida i samband med en sådan lagstiftning också bör införas lagregler om det inhemska vägfraktavtalet. Den danska kommittén avlämnade redan år 1962

betänkande med förslag till lagstiftning om internationella vägfrakttal (betaenkning nr 319). På grundval av förslaget genomfördes "lov af 10 marts 1965 (nr 47) om fragtaftaler ved international vejtransport", vilken trädde i kraft den 1 juli 1965. I samband härmed ratificerade Danmark CMR. Den norska kommittén lade fram ett motsvarande betänkande år 1964, och inom det norska justisdepartementet förbereds f. n. lagstiftning i ämnet på grundval av kommittéförslaget med sikte på att Norge skall tillträda CMR under år 1968. I Finland har något betänkande ännu inte lagts fram. Den svenska utredningen avlämnade sitt betänkande med förslag till lag om internationell befordran av gods på väg ("Vägfrakttavtalet I") i april 1966. Efter remissbehandling av betänkandet har förslaget varit under övervägande inom justitiedepartementet.

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

### Huvuddragen av konventionen

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

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

Konventionen gäller bara i fråga om vägtransporter som sker mot vederlag. Den är tillämplig inte bara på befordringar mellan konventionsstaterna

utan också på befordran mellan konventionsstat och icke-konventionsstat. Vissa postbefordringar samt begravningstransporter och befordran av flyttsaker är undantagna från konventionens tillämpning (art. 1 första—fjärde styckena). Genom ett särskilt signaturprotokoll undantas från tillämpningsområdet befordran mellan Storbritannien och Republiken Irland samt förbinder sig signatärmakterna att ta upp förhandlingar angående avtal om transport av flyttsaker och om sammansatt befordran.

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

Förutsättningarna för att ett giltigt vägfraktavtal skall anses föreligga regleras inte i konventionen, som inte heller innehåller några regler om hävande av sådant avtal. Dessa frågor får bedömas enligt tillämplig nationell lag.

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

Fraktföraren är i princip ansvarig på objektiv grund för skada som uppkommer genom att godset förkommer, minskas eller skadas under transporten (i det följande sammanfattas dessa skador under benämningen realskada) eller att godset utlämnas för sent (art. 17 första stycket). Ansvarighet inträder således oberoende av om fel eller försummelse ligger fraktföraren eller hans folk till last. Ansvarigheten inskränks emellertid dels genom regler som befriar fraktföraren från ansvarighet i särskilt angivna fall (art. 17 andra och fjärde styckena) dels genom bestämmelser om undantag för vissa slag av skador och om begränsning av ersättningsbeloppen (art.

23 och 25). Fraktföraren är fri från ansvarighet bl. a. om skadan vållats av avsändaren eller mottagaren eller orsakats av godsets egen beskaffenhet eller av force majeure (art. 17 andra stycket). Fraktföraren går vidare i vissa fall fri från ansvarighet för realskada på den grund att risken varit särskilt stor för att godset skulle komma till skada under transporten (art. 17 fjärde stycket). Fraktföraren har i princip bevisbördan för att sådan omständighet förelegat som befriar honom från ansvar (art. 18). Ersättning för realskada skall beräknas efter godsets värde (art. 23 första och andra styckena). Dessutom utgår ersättning för frakt, tullavgifter och andra kostnader (art. 23 fjärde stycket). Däremot utgår inte ersättning för utebliven handelsvinst eller annan allmän förmögenhetsskada. Ersättning för godsets värde får inte överstiga 25 guldfrancs (f. n. motsvarande 42: 25 kr.) per kilogram bruttovikt (art. 23 tredje stycket). Vid dröjsmål med godsets utlämnande utgår ersättning för all skada, således även allmän förmögenhetsskada, men ersättningen är begränsad till fraktens belopp (art. 23 femte stycket).

Konventionens bestämmelser är enligt uttrycklig föreskrift i art. 41 tvingande. Det innebär bl. a. att ett åtagande från fraktförarens sida att svara med högre belopp än konventionen föreskriver inte är bindande för honom. Konventionen föreskriver emellertid, att om avsändaren mot erläggande av avtalad tilläggsavgift anger högre värde på godset än som svarar mot detta belopp, det angivna värdet i stället gäller som maximigräns för skadeersättning (art. 24). Avsändaren kan vidare, mot erläggande av avtalad tilläggsavgift, i fraktsedeln ange ett belopp motsvarande det särskilda intresset av att befordringen fullgörs utan realskada eller dröjsmål, s. k. särskilt leveransintresse, och i sådant fall är fraktföraren skyldig att intill detta belopp utge ersättning för all skada, bl. a. även för utebliven handelsvinst vid realskada (art. 26).

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

Konventionen innehåller jurisdiktions- och verkställighetsregler som i huvudsak innebär, att tvist om befordran som faller under konventionen skall kunna väckas bara vid domstol inom stat, till vilken parterna har en



naturlig anknytning (art. 31 första stycket), att tvist mellan samma parter angående samma sak inte skall kunna väckas på nytt, sedan den prövats och avgjorts av behörig domstol eller under det att den är under prövning av sådan domstol (art. 31 andra stycket) och att dom som har meddelats i en konventionsstat är verkställbar också i övriga konventionsstater (art. 31 tredje stycket).

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

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

Konventionen står som nämnts öppen för tillträde från stater som är medlemmar i ECE eller som enligt kommissionens direktiv är berättigade att delta i dess arbete (art. 42 första stycket). Stater som enligt direktiven får delta i kommissionens arbete i viss omfattning får ansluta sig till konventionen, sedan denna har trätt i kraft (art. 42 andra stycket). Konventionen skall ratificeras (art. 42 fjärde stycket). Den träder i kraft sedan fem stater har ratificerat eller anslutit sig till den. För stat som därefter ratificerar eller ansluter sig till konventionen träder den i kraft på nittionde dagen efter det att ratifikations- eller anslutningsinstrument har deponerats (art. 43). För-enta Nationernas generalsekreterare är depositarie för konventionen (art. 42 femte stycket).

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

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

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

Rörande utredningens förslag och remissbehandlingen får utskottet hänvisa till propositionen s. 10—13 och 17.

## Departementschefen

Vid lagrådsremissen anförde *föredragande departementschefen, statsrådet Kling*, följande allmänna synpunkter.

### *Frågan om Sveriges tillträde till konventionen*

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

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

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

I likhet med CIM, konossementskonventionen och Warszawakonventionen innehåller CMR i materiellträttsligt hänseende bestämmelser om transport-

dokumentet och om fraktförarens ansvarighet för godset. Konventionen har utformats i nära anslutning till CIM. Också Warszawakonventionen har i viss utsträckning tjänat som förebild.

— — — — —

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

Det stora flertalet av de instanser som under remissbehandlingen av det svenska betänkandet har yttrat sig i frågan om ett svenskt tillträde till konventionen har tillstyrkt eller lämnat utan erinran att Sverige ratificerar konventionen.

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

Mot denna bakgrund måste det enligt min mening fordras mycket starka skäl för att Sverige även i fortsättningen skall stå utanför konventionen. I likhet med utredningen anser jag en sådan hållning försvarlig bara om det kan påvisas att konventionen innehåller bestämmelser som strider mot grundläggande svenska rättsprinciper. Så är dock inte fallet. Bestämmel-

serna om fraktsedeln överensstämmer nära med motsvarande regler i CIM och Warszawakonventionen. Reglerna i CMR om fraktförarens ansvarighet bygger på principer som redan är erkända i svensk frakträtt: objektivt ansvar med vissa särskilt angivna ansvarsfrihetsgrunder samt ansvarsbegränsning. Till den speciella frågan om betydelsen av att konventionens begränsningsregler är tvingande skall jag strax återkomma. Reklamations- och preskriptionsreglerna överensstämmer med motsvarande föreskrifter i CIM och inger inte några betänkligheter i sak. De processuella reglerna om bl. a. domsrätt och verkställighet av utländsk dom har fått en från svensk synpunkt i huvudsak tillfredsställande utformning, låt vara att parternas möjligheter att avtala om behörig domstol synes ha blivit onödigt kraftigt beskurna. Vissa erinringar kan göras också mot en del andra bestämmelser men rör inte frågor av principiell betydelse och bör enligt min mening inte inverka på bedömningen av frågan om Sveriges tillträde till konventionen.

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

konventionen bör tillmätas sådan vikt att Sverige av denna anledning skall avstå från att tillträda konventionen.

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

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

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

#### *Metoden för konventionens införlivande med svensk rätt*

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

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

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

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

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

Jag anser det med hänsyn till dessa förhållanden lämpligast att konventionens regler görs omedelbart tillämpliga i Sverige genom en särskild lag i

anledning av Sveriges tillträde till konventionen och att i denna lag i övrigt tas upp endast sådana bestämmelser som är nödvändiga för att fylla ut konventionens regelsystem. Härvid utgår jag från att när frågan om lagstiftning angående det nationella vägfraktavtalet aktualiseras en förutsättningslös prövning sker huruvida en slutgiltig lagstiftning om det internationella vägfraktavtalet bör ske i andra former.

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

### *Huvuddragen av lagstiftningen*

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

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

Jag anser däremot inte att bestämmelsen i art. 1 femte stycket om att två eller flera konventionsstater kan avtala att fraktsedel som är bärare av rätt till godset får användas vid transporter som utförs uteslutande inom deras territorier bör föranleda någon motsvarande fullmaktsbestämmelse. På den punkten överensstämmer mitt förslag med den danska lagen och det norska kommittéförslaget.

I vissa frågor har konventionen uttryckligen överlämnat den rättsliga

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

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

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

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

I svensk frakträtt finns f. n. inte några regler om fraktförarens rätt att förfoga över tillrättakommet gods för vilket han har utgett ersättning. Varken sjölagen eller luftfartslagen innehåller några bestämmelser i ämnet. Enligt 84 § 1925 års järnvägstrafikstadga hade järnväg rätt att fritt förfoga över tillrättakommet gods, om den som mottagit ersättning för godset inte därvid förbehållit sig att bli underrättad för den händelse godset skulle komma till rätta eller efter erhållen underrättelse inte yrkat att få det utlämnat till sig men bestämmelsen saknar motsvarighet i 1966 års järnvägstrafikstadga. Trots att CIM i art. 30 § 4 innehåller en bestämmelse som helt överensstämmer med regeln i CMR art. 20 fjärde stycket, har någon föreskrift i ämnet inte tagits upp i 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM.

Utredningen har under hänvisning till den ovisshet som råder i fråga om



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

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

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

I art. 31 första stycket föreskrivs att talan rörande befordran som är underkastad konventionen får väckas endast vid sådan domstol i fördragslutande stat som parterna har utsett genom överenskommelse samt domstol i stat inom vars område a) svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits eller b) den ort där godset togs emot av fraktföraren eller bestämmelseorten är belägen. Enligt art. 39 andra stycket gäller särskilda regler i fråga om regressanspråk som någon av de olika fraktförarna vid genomgångstransport riktar mot en eller flera av de övriga. Har en av fraktförarna betalat ersättning, kan han enligt denna bestämmelse väcka regresstalan mot de övriga vid domstol i stat där någon av dem har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet har slutits. Talan kan väckas vid samma domstol mot samtliga övriga fraktförare. Kon-

ventionen reglerar, med sist angivna undantag, bara frågan i vilken stat talan får väckas. Det ankommer på de enskilda konventionsstaterna att bestämma vilken eller vilka domstolar som skall vara behöriga.

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

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

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

I överensstämmelse med vad utredningen har föreslagit bör sådana formföreskrifter som avses i denna konventionsbestämmelse meddelas för det fall

att verkställighet av dom som har meddelats av domstol i annan konventionsstat söks i Sverige. Föreskrifterna bör i allt väsentligt utformas efter mönster av motsvarande bestämmelser i 6—8 §§ 1963 års lag i anledning av Sveriges anslutning till bl. a. CIM och i 38 § atomansvarighetslagen den 8 mars 1968 (nr 45).

Den nya lagstiftningen föranleder inte några följdändringar i gällande lagstiftning.

Rörande departementschefens anförande i övrigt hänvisar utskottet till propositionen s. 23—64.

### Lagrådet

Beträffande lagrådets yttrande över lagförslaget och departementschefens anmälan därav hänvisar utskottet till propositionen s. 127—135.

### Utskottet

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag och får därför hemställa,

att förevarande proposition, nr 132, måtte av riksdagen bifallas.

Stockholm den 19 november 1968

På första lagutskottets vägnar:

**ERIK SVEDBERG**

---

*Vid detta ärendes behandling har närvarit*

från första kammaren: herr Erik Svedberg (s), fröken Mattson (s), herrar Hjorth (s), Arvidson (h), Ernulf (fp), Svanström (cp), Schött (h) och fru Lilly Ohlsson (s);

från andra kammaren: fru Löfqvist (s), fröken Bergegren (s), herrar Gustafsson i Borås (fp), Martinsson (s), Oskarson (h), Larsson i Norderön (cp), Hansson i Piteå (s) och Sjöholm (fp).

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

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

**Preamble**

The Contracting Parties,  
 Having recognized the desirability of standardizing the conditions 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 an contrat de transport interna-**  
**tional de marchandises par route**  
**(CMR)**

**Préambule**

Les Parties contractantes,  
 Ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, 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.

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

**Inledning**

De Fördragsslutande Parterna,  
Vilka erkänner önskvärdheten av en-  
hetliga regler rörande villkoren i avtal  
om internationell godsbefordran på väg,  
särskilt såvitt angår de skriftliga hand-  
lingar som brukas vid sådan befordran  
samt fraktförarens ansvarighet,

Har överenskommit följande:

KAPITEL I

Tillämpningsområde

*Artikel 1*

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

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

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

4. This Convention shall not apply:

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

(b) to funeral consignments;

(c) to furniture removal.

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

#### *Article 2*

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

4. La présente Convention ne s'applique pas :

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

b) aux transports funéraires,

c) aux transports de déménagement.

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

#### *Article 2*

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

4. Denna konvention äger icke tillämpning

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

b) på begravningstransport;

c) på befordran av flyttsaker.

5. De Fördragsslutande Parterna förbinder sig att icke genom särskilda överenskommelser mellan två eller flera av dem avtala om annan ändring i denna konvention än som avser att från dess tillämpning undantaga gemensam gränstrafik eller att för befordran, som uteslutande utföres inom deras territorier, medge användning av fraktsedel, som är bärare av rätt till godset.

#### *Artikel 2*

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



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

## CHAPTER II

### Persons for whom the carrier is responsible

#### Article 3

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

## CHAPTER III

### Conclusion and performance of the contract of carriage

#### Article 4

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

#### Article 5

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

porteur par route sera déterminée par la présente Convention.

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

## CHAPITRE II

### Personnes dont répond le transporteur

#### Article 3

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

## CHAPITRE III

### Conclusion et exécution du contrat de transport

#### Article 4

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

#### Article 5

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

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

## KAPITEL II

### Personer för vilka fraktföraren ansvarar

#### Artikel 3

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

## KAPITEL III

### Slutande och fullgörande av fraktavtal

#### Artikel 4

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

#### Artikel 5

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

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

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

#### Article 6

1. The consignment note shall contain the following particulars:

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

(b) the name and address of the sender;

(c) the name and address of the carrier;

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

(e) the name and address of the consignee;

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 6

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

a) le lieu et la date de son établissement,

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

c) le nom et l'adresse du transporteur,

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

e) le nom et l'adresse du destinataire,

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

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

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

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

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

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

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

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

#### Artikel 6

1. Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

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

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

(a) a statement that transshipment is not allowed;

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

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

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

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

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

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

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

#### Article 7

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

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

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

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

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

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

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

a) l'interdiction de transbordement,

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

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

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

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

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

g) la liste des documents remis au transporteur.

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

#### Article 7

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

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

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

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

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

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

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

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

3. Parterna äger i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter som de anser påkallade.

#### *Artikel 7*

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

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

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

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

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

#### Article 8

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

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

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

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

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

#### Article 9

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

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

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

#### Article 8

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

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

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

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

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

#### Article 9

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

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

skyndas den som äger förfoga över godset.

*Artikel 8*

1. Vid mottagandet av godset skall fraktföraren undersöka

a) riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kollin samt om dessas märkning och nummer;

b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.

2. Kan fraktföraren icke med skäligen medel undersöka riktigheten av de i första stycket under a) nämnda uppgifterna, skall han på fraktsedeln teckna förbehåll härom och ange grunden för förbehållet. Han skall också ange grunden för varje förbehåll som han gör i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd. Sådant förbehåll gäller icke mot avsändaren, om denne icke uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln.

3. Avsändaren äger fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Han kan även fordra undersökning av kollinans 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 fraktsedel.

2. Denna rätt upphör, när det andra exemplaret av fraktsedel 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 fraktsedel upprättats, om avsändaren infört föreskrift därom i fraktsedel.

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 fraktsedel, på vilket de nya anvisningarna till fraktföraren tecknats, samt göttgör 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 den-  
nes intresse.

#### Artikel 15

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

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

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

#### Artikel 16

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

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



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

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

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

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

#### CHAPTER IV

##### Liability of the carrier

###### Article 17

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

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

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

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

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

#### CHAPITRE IV

##### Responsabilité du transporteur

###### Article 17

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

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

3. Fraktföraren äger sälja godset utan att invänta anvisning från den som äger förfoga över det, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Han äger också i annat fall sälja godset, om han icke inom skälig tid från den som äger förfoga över godset erhållit annan anvisning som han skäligen får anses skyldig att efterkomma.

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

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

## KAPITEL IV

### Fraktförarens ansvarighet

#### Artikel 17

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

2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som icke föranletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren icke kunnat undvika och vars följderna 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 déficiences 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 déficience de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;

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

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

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

f) transport d'animaux vivants.

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

3. Fraktföraren kan icke till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som han använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken han kan ha hyrt fordonet eller av dennes folk.

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

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

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

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

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

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollina;

f) befordran av levande djur.

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

## Article 18

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

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

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

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

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

## Article 19

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

## Article 18

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

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

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

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

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

## Article 19

Il y a retard à la livraison lorsque la marchandise n'a pas été livrée dans le délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, lorsque la durée effective du transport dépasse, compte tenu

*Artikel 18*

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

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

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

4. Sker befordringen med fordon som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot inverkan av värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, äger fraktföraren icke till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket d), om han icke visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna åvilar honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

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

*Artikel 19*

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

ing regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of partial loads, the time required for making up a complete load in the normal way, exceeds the time it would be reasonable to allow a diligent carrier.

*Article 20*

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

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

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

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

*Article 21*

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

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

*Article 20*

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

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

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

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

*Article 21*

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

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

#### *Artikel 20*

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

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

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

4. 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 ersättningskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

#### *Artikel 23*

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

2. Godsets värde bestämmes efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om inte heller sådant pris finnes, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

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

4. In addition, the carriage charges, Customs duties and other charges incurred in respect of the carriage of the goods shall be refunded in full in case of total loss and in proportion to the loss sustained in case of partial loss, but no further damages shall be payable.

5. In the case of delay, if the claimant proves that damage has resulted therefrom the carrier shall pay compensation for such damage not exceeding the carriage charges.

6. Higher compensation may only be claimed where the value of the goods or a special interest in delivery has been declared in accordance with articles 24 and 26.

#### Article 24

The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, declare in the consignment note a value for the goods exceeding the limit laid down in article 23, paragraph 3, and in that case the amount of the declared value shall be substituted for that limit.

#### Article 25

1. In case of damage, the carrier shall be liable for the amount by which the goods have diminished in value, calculated by reference to the value of the goods fixed in accordance with article 23, paragraphs 1, 2 and 4.

2. The compensation may not, however, exceed:

(a) if the whole consignment has been damaged, the amount payable in the case of total loss;

(b) if part only of the consignment has been damaged, the amount payable in the case of loss of the part affected.

#### Article 26

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

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25 francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits de douane et les autres frais encourus à l'occasion du transport de la marchandise, en totalité en cas de perte totale, et au prorata en cas de perte partielle; d'autres dommages-intérêts ne sont pas dus.

5. En cas de retard, si l'ayant droit prouve qu'un préjudice en est résulté, le transporteur est tenu de payer pour ce préjudice une indemnité qui ne peut pas dépasser le prix du transport.

6. Des indemnités plus élevées ne peuvent être réclamées qu'en cas de déclaration de la valeur de la marchandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

#### Article 24

L'expéditeur peut déclarer dans la lettre de voiture, contre paiement d'un supplément de prix à convenir, une valeur de la marchandise excédant la limite mentionnée au paragraphe 3 de l'article 23 et, dans ce cas, le montant déclaré se substitue à cette limite.

#### Article 25

1. En cas d'avarie, le transporteur paie le montant de la dépréciation calculée d'après la valeur de la marchandise fixée conformément à l'article 23, paragraphes 1, 2 et 4.

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser —

a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;

b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

#### Article 26

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

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

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

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

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

#### *Artikel 24*

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

#### *Artikel 25*

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

2. Ersättningen får dock icke överstiga:

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

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

#### *Artikel 26*

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

the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

2. If a declaration of a special interest in delivery has been made, compensation for the additional loss or damage proved may be claimed, up to the total amount of the interest declared, independently of the compensation provided for in articles 23, 24 and 25.

*Article 27*

1. The claimant shall be entitled to claim interest on compensation payable. Such interest, calculated at five per centum per annum, shall accrue from the date on which the claim was sent in writing to the carrier or, if no such claim has been made, from the date on which legal proceedings were instituted.

2. When the amounts on which the calculation of the compensation is based are not expressed in the currency of the country in which payment is claimed, conversion shall be at the rate of exchange applicable on the day and at the place of payment of compensation.

*Article 28*

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extra-contractual claim, the carrier may avail himself of the provisions of this Convention which exclude his liability or which fix or limit the compensation due.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss, damage or delay of one of the persons for whom the carrier is responsible under the terms of article 3 is in issue, such person may also avail himself of the provisions of this Convention which exclude the lia-

paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

2. S'il y a eu déclaration d'intérêt spécial à la livraison, il peut être réclamé, indépendamment des indemnités prévues aux articles 23, 24 et 25, et à concurrence du montant de l'intérêt déclaré, une indemnité égale au dommage supplémentaire dont la preuve est apportée.

*Article 27*

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de cinq pour cent l'an, courent du jour de la réclamation adressée par écrit au transporteur ou, s'il n'y a pas eu de réclamation, du jour de la demande en justice.

2. Lorsque les éléments qui servent de base au calcul de l'indemnité ne sont pas exprimés dans la monnaie du pays où le paiement est réclamé, la conversion est faite d'après le cours du jour et du lieu du paiement de l'indemnité.

*Article 28*

1. Lorsque, d'après la loi applicable, la perte, l'avarie ou le retard survenu au cours d'un transport soumis à la présente Convention peut donner lieu à une réclamation extra-contractuelle, le transporteur peut se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent sa responsabilité ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour perte, avarie ou retard d'une des personnes dont le transporteur répond aux termes de l'article 3 est mise en cause, cette personne peut également se prévaloir des dispositions de la présente Convention qui excluent

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.

### CHAPTER V

#### Claims and actions

##### Article 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their condition with the carrier or without sending him reservations giving a general indication of the loss or damage, not later than the time of delivery in the case of apparent loss or damage and within seven days of delivery, Sundays and public holidays excepted, in the case of loss or damage which is not apparent, the fact of his taking delivery shall be *prima facie* evidence that he has received the goods in the condition described in the consignment note. In the case of loss or damage which is not apparent the reservations referred to shall be made in writing.

la responsabilité du transporteur ou qui déterminent ou limitent les indemnités dues.

#### Article 29

1. Le transporteur n'a pas le droit de se prévaloir des dispositions du présent chapitre qui excluent ou limitent sa responsabilité ou qui renversent le fardeau de la preuve, si le dommage provient de son dol ou d'une faute qui lui est imputable et qui, d'après la loi de la juridiction saisie, est considérée comme équivalente au dol.

2. Il en est de même si le dol ou la faute est le fait des préposés du transporteur ou de toutes autres personnes aux services desquelles il recourt pour l'exécution du transport lorsque ces préposés ou ces autres personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions. Dans ce cas, ces préposés ou ces autres personnes n'ont pas davantage le droit de se prévaloir, en ce qui concerne leur responsabilité personnelle, des dispositions du présent chapitre visées au paragraphe 1.

### CHAPITRE V

#### Réclamations et actions

##### Article 30

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté l'état contradictoirement avec le transporteur ou sans qu'il ait, au plus tard au moment de la livraison s'il s'agit de pertes ou avaries apparentes, ou dans les sept jours à dater de la livraison, dimanche et jours fériés non compris, lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes, adressé des réserves au transporteur indiquant la nature générale de la perte ou de l'avarie, il est présumé, jusqu'à preuve contraire, avoir reçu la marchandise dans l'état décrit dans la lettre de voiture. Les réserves visées ci-dessus doivent être faites par écrit lorsqu'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes.

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

Anmärkingar 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 fraktsedel. I fråga om minskning eller skada, som ej var synlig, skall anmärkningen göras skriftligen.



2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the carrier, evidence contradicting the result of this checking shall only be admissible in the case of loss or damage which is not apparent and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted, from the date of checking.

3. No compensation shall be payable for delay in delivery unless a reservation has been sent in writing to the carrier, within twenty-one days from the time that the goods were placed at the disposal of the consignee.

4. In calculating the time-limits provided for in this Article the date of delivery, or the date of checking, or the date when the goods were placed at the disposal of the consignee, as the case may be, shall not be included.

5. The carrier and the consignee shall give each other every reasonable facility for making the requisite investigations and checks.

#### Article 31

1. In legal proceedings arising out of carriage under this Convention, the plaintiff may bring an action in any court or tribunal of a contracting country designated by agreement between the parties and, in addition, in the courts or tribunals of a country within whose territory

(a) the defendant is ordinarily resident, or has his principal place of business, or the branch or agency through which the contract of carriage was made, or

(b) the place where the goods were taken over by the carrier or the place designated for delivery is situated, and in no other courts or tribunals.

2. Where in respect of a claim referred to in paragraph 1 of this article an action is pending before a court or tribunal competent under that paragraph, or where in respect of such a

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le destinataire et le transporteur, la preuve contraire au résultat de cette constatation ne peut être faite que s'il s'agit de pertes ou avaries non apparentes et si le destinataire a adressé des réserves écrites au transporteur dans les sept jours, dimanche et jours fériés non compris, à dater de cette constatation.

3. Un retard à la livraison ne peut donner lieu à indemnité que si une réserve a été adressée par écrit dans le délai de 21 jours à dater de la mise de la marchandise à la disposition du destinataire.

4. La date de livraison ou, selon le cas, celle de la constatation ou celle de la mise à disposition n'est pas comptée dans les délais prévus au présent article.

5. Le transporteur et le destinataire se donnent réciproquement toutes facilités raisonnables pour les constatations et vérifications utiles.

#### Article 31

1. Pour tous litiges auxquels donnent lieu les transports soumis à la présente Convention, le demandeur peut saisir, en dehors des juridictions des pays contractants désignées d'un commun accord par les parties, les juridictions du pays sur le territoire duquel —

a) le défendeur a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'intermédiaire de laquelle le contrat de transport a été conclu, ou

b) le lieu de la prise en charge de la marchandise ou celui prévu pour la livraison est situé, et ne peut saisir que ces juridictions.

2. Lorsque dans un litige visé au paragraphe premier du présent article une action est en instance devant une juridiction compétente aux termes de ce paragraphe, ou lorsque dans un tel

2. Har mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när fråga är om minskning eller skada, som icke var synlig, och mottagaren avsänt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, från dagen för undersökningen.

3. Ersättning på grund av dröjsmål utgår endast om skriftlig anmärkning blivit avsänd till fraktföraren inom tjugo dagar från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

4. Vid beräkning av de tidsfrister som avses i denna artikel medräknas icke den dag då godset utlämnades eller, i förekommande fall, den dag då det blev undersökt eller ställdes till mottagarens förfogande.

5. Fraktföraren och mottagaren är skyldiga att i skälig omfattning underlätta för varandra att utföra erforderliga undersökningar.

#### *Artikel 31*

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention får upp- tagas, förutom vid sådan domstol i fördragsslutande stat som parterna utsett, vid domstol i stat, inom vars område

a) svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits, eller

b) den ort där godset mottogs av fraktföraren eller bestämmelseorten är belägen,

och får icke väckas vid annan domstol.

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

claim a judgment has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started between the same parties on the same grounds unless the judgment of the court or tribunal before which the first action was brought is not enforceable in the country in which the fresh proceedings are brought.

3. When a judgment entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is referred to in paragraph 1 of this article has become enforceable in that country, it shall also become enforceable in each of the other contracting States, as soon as the formalities required in the country concerned have been complied with. These formalities shall not permit the merits of the case to be re-opened.

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgments after trial, judgments by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgments or to awards of damages, in addition to costs against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

5. Security for costs shall not be required in proceedings arising out of carriage under this Convention from nationals of contracting countries resident or having their place of business in one of those countries.

#### *Article 32*

1. The period of limitation for an action arising out of carriage under this Convention shall be one year. Nevertheless, in the case of wilful misconduct, or such default as in accordance with the law of the court or tribunal seised of the case, is considered as equivalent to wilful misconduct, the period of limitation shall be three years. The period of limitation shall begin to run:

litige un jugement a été prononcé par une telle juridiction, il ne peut être intenté aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties à moins que la décision de la juridiction devant laquelle la première action a été intentée ne soit pas susceptible d'être exécutée dans le pays où la nouvelle action est intentée.

3. Lorsque dans un litige visé au paragraphe 1 du présent article un jugement rendu par une juridiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune révision de l'affaire.

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et intérêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

#### *Article 32*

1. Les actions auxquelles peuvent donner lieu les transports soumis à la présente Convention sont prescrites dans le délai d'un an. Toutefois, dans le cas de dol ou de faute considérée, d'après la loi de la juridiction saisie, comme équivalente au dol, la prescription est de trois ans. La prescription court —

ma parter angående samma sak, med mindre avgörandet av den domstol vid vilken den första talan väcktes icke kan verkställas i den stat där den nya talan väckes.

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

4. Bestämmelserna i tredje stycket av denna artikel äger tillämpning på domar, meddelade efter kontradiktoriskt förfarande, tredskodomar och av domstol stadfästa förlikningar men icke på domar, som är endast interimistiskt verkställbara, eller på avgöranden, varigenom käre, 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 genkärsmål 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 fraktsedelns såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedelns.

*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 fraktsedelns. Finnes anledning därtill skall han såväl på nämnda exemplar som på kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

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

*Artikel 36*

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

*Artikel 37*

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konven-



this Convention, shall be entitled to recover such compensation, together with interest thereon and all costs and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

(a) the carrier responsible for the loss or damage shall be solely liable for the compensation whether paid by himself or by another carrier;

(b) when the loss or damage has been caused by the action of two or more carriers, each of them shall pay an amount proportionate to his share of liability; should it be impossible to apportion the liability, each carrier shall be liable in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

(c) if it cannot be ascertained to which carriers liability is attributable for the loss or damage, the amount of the compensation shall be apportioned between all the carriers as laid down in (b) above.

#### *Article 38*

If one of the carriers is insolvent, the share of the compensation due from him and unpaid by him shall be divided among the other carriers in proportion to the share of the payment for the carriage due to them.

#### *Article 39*

1. No carrier against whom a claim is made under articles 37 and 38 shall be entitled to dispute the validity of the payment made by the carrier making the claim if the amount of the compensation was determined by judicial authority after the first mentioned carrier had been given due notice of the proceedings and afforded an opportunity of entering an appearance.

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned

présente Convention a le droit d'exercer un recours en principal, intérêts et frais contre les transporteurs qui ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes :

a) le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé doit seul supporter l'indemnité, qu'il l'ait payée lui-même ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;

b) lorsque le dommage a été causé par le fait de deux ou plusieurs transporteurs, chacun d'eux doit payer un montant proportionnel à sa part de responsabilité; si l'évaluation des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

c) si l'on ne peut déterminer quels sont ceux des transporteurs auxquels la responsabilité est imputable, la charge de l'indemnité due est répartie, dans la proportion fixée en b), entre tous les transporteurs.

#### *Article 38*

Si l'un des transporteurs est insolvable, la part lui incombant et qu'il n'a pas payée est répartie entre tous les autres transporteurs proportionnellement à leur rémunération.

#### *Article 39*

1. Le transporteur contre lequel est exercé un des recours prévus aux articles 37 et 38 n'est pas recevable à contester le bien-fondé du paiement effectué par le transporteur exerçant le recours, lorsque l'indemnité a été fixée par décision de justice, pourvu qu'il ait été dûment informé du procès et qu'il ait été à même d'y intervenir.

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège princi-

tion, kan återkräva ersättningen jämte ränta och gottgörelse för kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

a) fraktförare, som är ansvarig för skadan, skall slutligt bära hela ersättningen, vare sig denna betalats av honom själv eller av annan fraktförare;

b) har skadan orsakats av omständighet som är att hänföra till två eller flera fraktförare, skall envar av dem bära så mycket av ersättningen som motsvarar hans ansvarighet; är det icke möjligt att bestämma fraktförarnas inbördes ansvarighet, skall varje fraktförare taga del i ersättningen i förhållande till den andel av frakten som tillkommer honom;

c) kan det icke utredas vilken fraktförare ansvarigheten åvilar, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

#### *Artikel 38*

Är någon av fraktförarna på obestånd, skall den andel som faller på honom och som han ej betalat delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

#### *Artikel 39*

1. Fraktförare, mot vilken krav framställs med stöd av artikel 37 eller artikel 38, kan icke göra gällande att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han utgivit, om detta fastställts av domstol och den förstnämnde fraktföraren blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda däri.

2. Vill fraktförare föra talan om regress, skall talan väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare mot vilka talan riktas har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den fi-

is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the contract of carriage was made. All the carriers concerned may be made defendants in the same action.

3. The provisions of article 31, paragraphs 3 and 4, shall apply to judgments entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

4. The provisions of article 32 shall apply to claims between carriers. The period of limitation shall, however, begin to run either on the date of the final judicial decision fixing the amount of compensation payable under the provisions of this Convention, or, if there is no such judicial decision, from the actual date of payment.

#### *Article 40*

Carriers shall be free to agree among themselves on provisions other than those laid down in articles 37 and 38.

### CHAPTER VII

#### **Nullity of stipulations contrary to the Convention**

##### *Article 41*

1. Subject to the provisions of article 40, any stipulation which would directly or indirectly derogate from the provisions of this Convention shall be null and void. The nullity of such a stipulation shall not involve the nullity of the other provisions of the contract.

2. In particular, a benefit of insurance in favour of the carrier or any other similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.

pal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

3. Les dispositions de l'article 31, paragraphes 3 et 4, s'appliquent aux jugements rendus sur les recours prévus aux articles 37 et 38.

4. Les dispositions de l'article 32 sont applicables aux recours entre transporteurs. La prescription court, toutefois, soit à partir du jour d'une décision de justice définitive fixant l'indemnité à payer en vertu des dispositions de la présente Convention, soit, au cas où il n'y aurait pas eu de telle décision, à partir du jour du paiement effectif.

#### *Article 40*

Les transporteurs sont libres de convenir entre eux de dispositions dérogeant aux articles 37 et 38.

### CHAPITRE VII

#### **Nullité des stipulations contraires à la Convention**

##### *Article 41*

1. Sous réserve des dispositions de l'article 40, est nulle et de nul effet toute stipulation qui, directement ou indirectement, dérogerait aux dispositions de la présente Convention. La nullité de telles stipulations n'entraîne pas la nullité des autres dispositions du contrat.

2. En particulier, seraient nulles toute clause par laquelle le transporteur se ferait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.

lial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får väckas i samma rättegång mot samtliga dessa fraktförare.

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

4. Bestämmelserna i artikel 32 skall äga motsvarande tillämpning beträffande regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock antingen från den dag då avgörande om den ersättning som skall utgå enligt bestämmelserna i denna konvention vann laga kraft eller, om sådant avgörande ej föreligger, från den dag då betalning skedde.

#### *Artikel 40*

Fraktförare äger sinsemellan avtala om avvikelser från bestämmelserna i artiklarna 37 och 38.

### KAPITEL VII

Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen

#### *Artikel 41*

1. Om annat icke följer av vad som föreskrives i artikel 40 är varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från bestämmelserna i denna konvention ogiltigt. Ogiltigheten av sådant avtalsvillkor medför icke ogiltighet av avtalet i övrigt.

2. I synnerhet är sådana villkor ogiltiga som innebär överlåtelse på fraktföraren av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller som har liknande innebörd eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

## CHAPTER VIII

## Final provisions

*Article 42*

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's Terms of Reference.

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's Terms of Reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

3. The Convention shall be open for signature until 31 August 1956 inclusive. Thereafter, it shall be open for accession.

4. This Convention shall be ratified.

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

*Article 43*

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

2. For any country ratifying or acceding to it after five countries have deposited their instruments of ratification or accession, this Convention shall enter into force on the ninetieth day after the said country has deposited its instrument of ratification or accession.

*Article 44*

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying

## CHAPITRE VIII

## Dispositions finales

*Article 42*

1. La présente Convention est ouverte à la signature ou à l'adhésion des pays membres de la Commission économique pour l'Europe et des pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission peuvent devenir Parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

3. La Convention sera ouverte à la signature jusqu'au 31 août 1956 inclus. Après cette date, elle sera ouverte à l'adhésion.

4. La présente Convention sera ratifiée.

5. La ratification ou l'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*Article 43*

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

2. Pour chaque pays qui la ratifiera ou y adhérera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour qui suivra le dépôt de l'instrument de ratification ou d'adhésion dudit pays.

*Article 44*

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par

## KAPITEL VIII

### Slutbestämmelser

#### Artikel 42

1. Denna konvention står öppen för undertecknande eller anslutning av stater, som är medlemmar av Ekonomiska Kommissionen för Europa, och av stater, som är berättigade att som rådgivande deltaga i kommissionens arbete enligt åttonde stycket av kommissionens direktiv.

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

3. Konventionen skall stå öppen för undertecknande till och med den 31 augusti 1956. Därefter skall den stå öppen för anslutning.

4. Denna konvention skall ratificeras.

5. Ratifikation eller anslutning sker genom att instrument därom deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

#### Artikel 43

1. Denna konvention träder i kraft på nittionde dagen efter det att fem av de stater som avses i artikel 42 första stycket har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

2. För stat, som ratificerar konventionen eller ansluter sig därtill efter det att fem stater deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument, träder konventionen i kraft på nittionde dagen efter det att den staten har deponerat sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument.

#### Artikel 44

1. Fördragsslutande part kan uppsäga denna konvention genom underrät-

the Secretary-General of the United Nations.

2. Denunciation shall take effect twelve months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

*Article 45*

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of denunciations, to less than five, the Convention shall cease to be in force from the date on which the last of such denunciations takes effect.

*Article 46*

1. Any country may, at the time of depositing its instrument of ratification or accession or at any time thereafter, declare by notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that this Convention shall extend to all or any of the territories for the international relations of which it is responsible. The Convention shall extend to the territory or territories named in the notification as from the ninetieth day after its receipt by the Secretary-General or, if on that day the Convention has not yet entered into force, at the time of its entry into force.

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph extending this Convention to any territory for whose international relations it is responsible may denounce the Convention separately in respect of that territory in accordance with the provisions of article 44.

*Article 47*

Any dispute between two or more Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Convention, which the parties are unable to settle by negotiation or other means may, at the request of any one of

notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet douze mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

*Article 45*

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, la présente Convention cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet.

*Article 46*

1. Tout pays pourra, lors du dépôt de son instrument de ratification ou d'adhésion ou à tout moment ultérieur, déclarer, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, que la présente Convention sera applicable à tout ou partie des territoires qu'il représente sur le plan international. La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quatre-vingt-dixième jour après réception de cette notification par le Secrétaire général ou, si à ce jour la Convention n'est pas encore entrée en vigueur, à dater de son entrée en vigueur.

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour effet de rendre la présente Convention applicable à un territoire qu'il représente sur le plan international pourra, conformément à l'article 44, dénoncer la Convention en ce qui concerne ledit territoire.

*Article 47*

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra

telse till Förenta Nationernas generalsekreterare.

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

*Artikel 45*

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

*Artikel 46*

1. Varje stat äger att vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara, att denna konvention skall vara tillämplig inom alla de territorier för vilkas internationella angelägenheter den staten svarar eller inom visst sådant territorium. Konventionen blir gällande för varje i underrättelsen nämnt territorium från nittionde dagen efter det att generalsekretären mottagit underrättelsen eller, om konventionen då ännu ej trätt i kraft, från dagen för dess ikraftträdande.

2. Stat, som enligt första stycket avgivit förklaring, varigenom konventionen blir gällande för territorium för vars internationella angelägenheter den staten svarar, kan enligt vad som föreskrives i artikel 44 uppsäga konventionen särskilt såvitt angår detta territorium.

*Artikel 47*

Varje tvist mellan två eller flera Fördragsslutande Parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, vilken parterna ej kan bilägga genom underhandlingar eller på annat sätt, kan på begäran av någon av de



the Contracting Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

*Article 48*

1. Each Contracting Party may, at the time of signing, ratifying, or acceding to, this Convention, declare that it does not consider itself as bound by article 47 of the Convention. Other Contracting Parties shall not be bound by article 47 in respect of any Contracting Party which has entered such a reservation.

2. Any Contracting Party having entered a reservation as provided for in paragraph 1 may at any time withdraw such reservation by notifying the Secretary-General of the United Nations.

3. No other reservation to this Convention shall be permitted.

*Article 49*

1. After this Convention has been in force for three years, any Contracting Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing the Convention. The Secretary-General shall notify all Contracting Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Contracting Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Contracting Parties the provisional agenda for the conference together

être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

*Article 48*

1. Chaque Partie contractante pourra, au moment où elle signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhèrera, déclarer qu'elle ne se considère pas liée par l'article 47 de la Convention. Les autres Parties contractantes ne seront pas liées par l'article 47 envers toute Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

2. Toute Partie contractante qui aura formulé une réserve conformément au paragraphe 1 pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve à la présente Convention ne sera admise.

*Article 49*

1. Après que la présente Convention aura été en vigueur pendant trois ans, toute Partie contractante pourra, par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de reviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

2. Si une conférence est convoquée conformément au paragraphe précédent, le Secrétaire général en avisera toutes les Parties contractantes et les invitera à présenter, dans un délai de trois mois, les propositions qu'elles souhaiteraient voir examiner par la conférence. Le Secrétaire général communiquera à toutes les Parties contractantes l'ordre du jour provisoire de la conférence, ainsi

berörda Fördragsslutande parterna hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.

*Artikel 48*

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

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

3. Annat förbehåll mot denna konvention är icke tillåtet.

*Artikel 49*

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

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

with the texts of such proposals at least three months before the date on which the conference is to meet.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all countries referred to in article 42, paragraph 1, and countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2.

#### *Article 50*

In addition to the notifications provided for in article 49, the Secretary-General of the United Nations shall notify the countries referred to in article 42, paragraph 1, and the countries which have become Contracting Parties under article 42, paragraph 2, of:

(a) ratifications and accessions under article 42;

(b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;

(c) denunciations under article 44;

(d) the termination of this Convention in accordance with article 45;

(e) notifications received in accordance with article 46;

(f) declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.

#### *Article 51*

After 31 August 1956, the original of this Convention shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall transmit certified true copies to each of the countries mentioned in article 42, paragraphs 1 and 2.

*In witness whereof*, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

*Done* at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

que le texte de ces propositions, trois mois au moins avant la date d'ouverture de la conférence.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi que les pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42.

#### *Article 50*

Outre les notifications prévues à l'article 49, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux pays visés au paragraphe 1 de l'article 42, ainsi qu'aux pays devenus Parties contractantes en application du paragraphe 2 de l'article 42, —

a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42,

b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43,

c) les dénonciations en vertu de l'article 44,

d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45,

e) les notifications reçues conformément à l'article 46,

f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.

#### *Article 51*

Après le 31 août 1956, l'original de la présente Convention sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à chacun des pays visés aux paragraphes 1 et 2 de l'article 42.

*En foi de quoi*, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

*Fait* à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

preliminär dagordning för konferensen samt texterna till framlagda förslag.

3. Generalsekreteraren skall till varje konferens, som sammankallas enligt denna artikel, inbjuda alla de stater som avses i artikel 42 första stycket samt de stater vilka blivit Fördragslutande Parter enligt artikel 42 andra stycket.

#### *Artikel 50*

Utöver de underrättelser som nämnts i artikel 49 skall Förenta Nationernas generalsekreterare lämna de stater som avses i artikel 42 första stycket och de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 42 andra stycket underrättelse om:

a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 42;

b) de dagar då detta fördrag träder i kraft enligt artikel 43;

c) uppsägningar enligt artikel 44;

d) konventionens upphörande enligt artikel 45;

e) underrättelser som mottagits enligt artikel 46;

f) förklaringar och underrättelser som mottagits enligt artikel 48 första och andra styckena.

#### *Artikel 51*

Efter den 31 augusti 1956 skall originalexemplaret av denna konvention deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som översänder be styrkta avskrifter därav till varje stat som avses i artikel 42 första och andra styckena.

*Till bekräftelse varpå* undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

*Som skedde* i Genève den nittonde maj nittonhundrafemtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

## Protocol of signature

On proceeding to sign the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road, the undersigned, being duly authorized, have agreed on the following statement and explanation:

1. This Convention shall not apply to traffic between the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

2. *Ad article 1, paragraph 4.*

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts for furniture removals and combined transport.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

Done at Geneva, this nineteenth day of May one thousand nine hundred and fifty-six, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

## Protocole de signature

Au moment de procéder à la signature de la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route, les soussignés, dûment autorisés, sont convenus des déclarations et précisions suivantes :

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

2. *Ad article premier, paragraphe 4.*

Les soussignés s'engagent à négocier des conventions sur le contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

En foi de quoi, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

Fait à Genève, le dix-neuf mai mil neuf cent cinquante-six, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

### Signaturprotokoll

Vid undertecknandet av konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg har undertecknade, vederbörligen befullmäktigade, överenskommit om följande förklaring och precisering:

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

2. Till artikel 1 fjärde stycket.

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

Till bekräftelse varpå undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.

Som skedde i Genève den nittonde maj nittonhundrafemtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.