

BETÆNKNING

ANGÅENDE

fragtaftaler vedrørende international godsbeffordring ad landevej

BETÆNKNING 1 AFGIVET AF
DET VED JUSTITSMINISTERIETS SKRIVELSE AF
11. MARTS 1961 NEDSATTE UDVALG



BETÆNKNING NR. 319

1962

INDHOLDSFORTEGNELSE

Udvalgets nedsættelse og opgave	5
I. <i>Indledning. Bemærkninger vedrørende udvalgets overvejelser</i>	
1. Konventioner om sø-, jernbane- og luftbefordring	7
2. Konventionen af 19. maj 1956	7
3. Dansk ret	9
4. Udvalgets overvejelser	10
II. <i>Konventionens bestemmelser og deres forhold til gældende dansk ret</i>	
A. Konventionens anvendelsesområde	
1. Almindelige bestemmelser	13
2. Sammensatte befordringer	14
B. Personer, for hvem fragtføreren er ansvarlig	
17	
C. Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse	
1. Fragtbrevets oprettelse og indhold	17
2. Fragtførerens undersøgelsespligt. Fragtbrevets beviskraft	18
3. Ansvar for mangelfuld indpakning	19
4. Dokumenter, der skal stilles til fragtførerens rådighed	19
5. Råden over godset	19
6. Befordrings- og afleveringshindringer	20
D. Fragtførerens ansvar	
1. Hovedreglerne om fragtføreransvaret efter gældende dansk ret	22
2. Motoransvarsbetænkningen af 1957. Bemærkninger om finsk, norsk og svensk ret	24
3. Hovedreglerne om fragtføreransvaret efter konventionen	24
4. Ansvarsfritagelse ved særlige skadeårsager	28
5. Forsinkelse	31
6. Tab af godset	31
7. Ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb	32
8. Farligt gods	33
9. Erstatningens størrelse	33
10. Rente. Erstatning i fremmed mønt	36
11. Erstatning på andet grundlag end aftale	36
12. Forsæt og grov uagtsomhed	36
13. Ansvaret ved jernbane-, luft- og søbefordring	37
E. Indsigelser. Søgsmål. Forældelse	
1. Indsigelser	39
2. Domstolenes kompetence. Værneting	41
3. Fuldbgyrdelse af domme m. v.	42

4. Forældelse	43
5. Voldgift	44
F. Gennemgående befordring	
1. Forholdet til den berettigede	45
2. Forholdet mellem fragtførerne	46
G. Ugyldighed af visse aftaler	47
H. Slutbestemmelser	47
III. <i>Udvalgets lovudkast</i>	48
IV. <i>Bemærkninger til udkastets enkelte bestemmelser.</i>	57
V. <i>Bilag</i>	
1. Konventionen af 19. maj 1956 med oversættelse til dansk	69
2. Sammenstilling af konventionens bestemmelser og de tilsvarende be- stemmelser i lovudkastet	124
3. Sammenstilling af de nordiske lovudkast	127
4. Formular til internationalt fragtbrev efter konventionen udarbejdet af Den internationale Vejtransportunion	169

UDVALGETS NEDSÆTTELSE OG OPGAVE

På det nordiske justitsministermøde i juni 1960 vedtoges det, at hvert af de nordiske lande skulle nedsætte et udvalg til overvejelse af spørgsmålet om en ratifikation af den inden for De forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa (EGE) indgåede konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godstransport ad landevej.

Ved skrivelse af 11. marts 1961 nedsatte Justitsministeriet et udvalg med den opgave at overveje spørgsmålet om Danmarks ratifikation af den nævnte konvention samt spørgsmålet om, hvorvidt der i forbindelse med en eventuel ratifikation af konventionen bør gives regler også om den indenlandske godstransport ad landevej.

Udvalget fik samtidig bemyndigelse til at træde i forbindelse med tilsvarende udvalg i de øvrige nordiske lande med henblik på opnåelse af så vidt muligt ensartede regler på området.

Til medlemmer af udvalget beskikkedes: Højesteretsdommer *Henrik Tamm*, formand, direktør, cand. jur. *Jørn Gundelach*, udpeget af Landsforeningen Danske Vognmænd, højesteretssagfører *Bent Nebelong*, udpeget af Erhvervenes Trafikudvalg, direktør *Leif Schiander*, udpeget af Dansk Speditørforening.

Som sekretær i udvalget beskikkedes sekretær i Justitsministeriet *Jens Lunøe*.

Der er i Finland, Norge og Sverige blevet nedsat udvalg med samme opgave som det danske udvalg. Disse udvalg har følgende sammensætning:

Det finske udvalg: Justitierådet *Vilho Ebeling* (formand), ældre regeringssekreterare *Mauno Satuli*, vicehäradschef *Åke Roschier-Holmberg*, agronomie- og forstlicen-

tien *Aulis E. Hakkarainen*, vicehäradschef, verkställande direktören *Kauko Sällälä* og verksamhetsledaren *Toivo Ruotsalainen* med justitiesekreterare *Eiler Hultin* som sekretær.

Det norske udvalg: Høyesterettsdommer *Andreas Endresen* (formand), høyesterettsadvokat *Arne Bech* og byråsjef *Kolbjørn Rød* med universitetsstipendiat, lic. jur. *Erling Chr. Selvig* som sekretær.

Det svenske udvalg bestod oprindeligt af afdelingschef, hovrättsrådet *Gunnar von Sydow* (formand), direktören *Torsten Andersson* og hovrättsrådet, senere hovrättspresidenten, *Karl Sidenbladh*. Efter at hovrättsrådet von Sydow i foråret 1962 var fratrådt som medlem, er hovrättspresidenten *Sidenbladh* beskikket som formand for og hovrättsrådet *Clas Nordström* indtrådt som medlem af dette udvalg, i hvis forhandlinger tillige direktören *Arne Thorell* har deltaget.

Forhandlinger mellem de nordiske udvalg eller repræsentanter for disse har været afholdt i Stockholm den 6. og 7. november 1961, i København den 5. og 6. februar 1962, i Oslo fra den 16. til den 18. april 1962 samt i Tavastehus fra den 26. til den 28. juni 1962.

Allerede på et tidligt tidspunkt under det danske udvalgs overvejelser stod det klart, at udvalget måtte anbefale, at konventionen ratificeres af Danmark, og at ratifikationen af hensyn til danske erhvervsinteresser måtte søges fremskyndet mest muligt. Det stod ligeledes klart, at en stillingtagen til spørgsmålet om en lovgivning om indenlandsk godsbefordring måtte anses for mindre presserende, og at overvejelser herom ikke ville kunne tilendebringes uden betydelig forha-

ling af spørgsmålet om Danmarks tilslutning til konventionen. Efter henstilling fra det danske udvalg enedes de nordiske landes udvalg i april 1962 herefter om foreløbig alene at overveje og afgive delbetænkninger om spørgsmålet om landenes tilslutning til konventionen, idet man samtidig erklærede efter afslutningen af disse overvejelser at ville optage fælles drøftelser vedrørende reglerne om indenlandsk godsbefordring.

Som resultat af udvalgets hidtidige arbejde fremkommer denne betænkning, der indeholder udkast til lov om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej samt udvalgets bemærkninger.

Som bilag er aftrykt konventionen af 19.

maj 1956 med en af udvalget foretaget oversættelse til dansk; hvor den franske og den engelske tekst ikke synes helt identiske, er den franske tekst lagt til grund. Derefter er aftrykt en sammenstilling af konventionens regler med lovudkastets. Endvidere er optaget en sammenstilling af lovudkastet med de norske og svenske udkast. Det bemærkes herved, at der af det finske udvalg endnu ikke er udarbejdet noget selvstændigt svensk-sproget lovudkast. Da de øvrige nordiske udvalgs arbejde ikke var afsluttet ved afgivelsen af denne betænkning, gengives de af de norske og svenske udvalg udarbejdede lovudkast med forbehold om senere ændrin-

København, i december 1962.

Jørn Gundelach

Bent Nebelong

Schiander

Tamm
(formand)

Jens Lunøe
(sekretær)

I. INDLEDNING

BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE UDVALGETS OVERVEJELSER

1. *Konventioner om sø-, jernbane- og luftbefordring.*

Om retsforholdet mellem fragtføreren og afsenderen af gods, som med skib, med jernbane eller ad luftvejen befordres mellem flere stater, har der allerede længe bestået internationale konventioner, der alle er tiltrådt af Danmark.

Om søbefordring gælder den i Bruxelles den 25. august 1924 afsluttede internationale konvention om indførelse af visse ensartede regler om konnossementer, jfr. bekendtgørelse nr. 35 (lovtidende C) af 22. november 1938, der er gennemført i Danmark ved lov nr. 150 af 7. maj 1937 som ændret ved lov nr. 93 af 14. marts 1951. Den første jernbanegodskonvention blev indgået i Bern i 1890; for tiden gælder den i Bern afsluttede internationale konvention af 25. oktober 1952 om befordring af gods på jernbaner (officiel forkortelse: CIM), jfr. bekendtgørelse nr. 10 (lovtidende C) af 16. maj 1956. Konventionens regler er optaget i statsbanelov nr. 210 af 11. juni 1959. Om luftbefordring gælder konventionen af 12. oktober 1929 angående indførelse af visse ensartede regler om international luftbefordring (Warszawakonventionen), jfr. bekendtgørelse nr. 16 (lovtidende C) af 16. maj 1938. Warszawakonventionen er ændret ved den i Haag den 28. september 1955 undertegnede protokol. Konventionen og protokollen er aftrykt som bilag til bemærkningerne til lov nr. 252 af 10. juni 1960 om luftfart, jfr. Folketingstidende 1959/60 tillæg A sp. 1555 ff. Den ændrede Warszawakonvention ligger til

grund for bestemmelserne i luftfartslovens kapitel 9, som i modsætning til luftfartslovens øvrige bestemmelser endnu ikke er sat i kraft, jfr. kongelig anordning nr. 353 af 8. december 1961. Indtil videre gælder om befordring med luftfartøj lov nr. 123 af 7. maj 1937. Henvisningerne i denne betænkning til luftfartsloven gælder, hvor intet andet er bemærket, loven af 1960.

2. *Konventionen af 19. maj 1956.*

Under hensyn til den i årene efter den anden verdenskrig stadig voksende betydning af den internationale godstrafik ad landevej indledtes der i slutningen af nittenhundredefyrerne forhandlinger inden for De forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa (ECE) med det formål at tilvejebringe en konvention om dette inden for den almindelige fragtret sidste område, som endnu ikke var blevet gjort til genstand for international regulering. I forhandlingerne, i hvilke Danmark ikke har været repræsenteret, deltog foruden en række medlemslande, hvoriblandt Sverige, også repræsentanter for Det internationale Handelskammer (ICC), Den internationale Vejtransportunion (IRU) og Det internationale Privatretsinstitut i Rom. Forhandlingerne resulterede i undertegnelsen i Genève den 19. maj 1956 af en *Konvention om Fragtaftaler ved international Godsbefordring ad Landevej* (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*, engelsk version *Convention on the Contract for the International Carriage of*

Goods by Road, officiel forkortelse: *C MR*) med tilhørende signaturprotokol. Konventionen er ikke ledsaget af officielle motiver*).

Konventionen er åben for tiltrædelse af lande, der er medlemmer af Den økonomiske Kommission for Europa, eller som i henhold til kommissionens direktiver kan deltage i dens arbejde eller visse af dens arbejder som rådgivende, se artikel 42.

Ved ratifikation af konventionen kan der ifølge artikel 48, stk. 1, tages forbehold, for så vidt angår bestemmelsen i artikel 47 om, at tvistigheder mellem konventionsstater vedrørende fortolkningen eller anvendelsen af konventionen kan forlanges henvist til afgørelse af Den mellemfolkelige Domstol, medens andre forbehold ikke er tilladt, jfr. artikel 48, stk. 3.

Efter at konventionen med Italiens ratifikation den 3. april 1961 var tiltrådt af fem stater, er den i henhold til bestemmelsen i artikel 43, stk. 1, trådt i kraft den 2. juli 1961. Konventionen er indtil den 1. oktober 1962 tiltrådt af Frankrig, Holland, Italien, Jugoslavien, Den tyske Forbundsrepublik og Østrig.

Udarbejdelsen af konventionen har fundet sted i nær tilknytning til forhandlingerne om den i 1952 gennemførte revision af jernbanegodskonventionen, hvis bestemmelser - navnlig om fragtførerens ansvar - er blevet benyttet som forbillede for konventionen i det omfang, det har været muligt under hensyn til de for hvert af de to transportområder gældende særlige forhold. Under forhandlingerne om konventionen har foruden den teoretiske og systematiske værdi af, at der gælder så vidt muligt samme regler på de to transportområder, tillige hensynet til den økonomiske konkurrence mellem jernbanerne og den internationale landevejsgodstrafik været fremhævet som begrundelse for den fulgte

fremgangsmåde. Ved fortolkningen af konventionen vil der kunne tages vidtgående hensyn til praksis og hævdunden opfattelse inden for jernbanegodstransportrettens område.

Konventionen, for hvis indhold der vil blive redegjort i detaljer nedenfor i afsnit II, gælder for fragtaftaler vedrørende befordring mod vederlag af gods mellem flere stater, af hvilke mindst den ene er en konventionsstat. Den består hovedsagelig af en række privatretlige regler om retsforholdet mellem på den ene side fragtføreren og på den anden side afsenderen, henholdsvis modtageren af godset. Konventionen foreskriver - dog ikke som betingelse for aftalens gyldighed — anvendelse af fragtbrev og giver regler om dettes indhold og beviskraft. Endvidere indeholder den bestemmelser om retten til at råde over godset under befordringen og om retsstillingen i tilfælde af, at befordringen ikke lader sig gennemføre i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser. Konventionen indfører et til jernbanegodskonventionen svarende særligt system for fragtførerens ansvar for misligholdelse af fragtaftalen. Dens bestemmelser i så henseende tilsigter at skabe faste regler for afgørelse af erstatningsspørgsmål, således at parternes retsstilling på forhånd bliver lettere overskuelig og sikkerheden i internationale transportforhold for så vidt større. Efter konventionen er fragtføreren i princippet ansvarlig uden skyld for skade under befordringen, men således at der opstilles bestemte ansvarsfrihedsgrunde, hvis tilstedeværelse i visse tilfælde må godtgøres af fragtføreren, medens det i andre tilfælde påhviler den til godset berettigede at afkræfte en af konventionen opstillet præsumption for ansvarsfrihed.sgrundens tilstedeværelse. Dette sæt af regler med undtagelser og undtagelsers undtagelser virker ved gennemlæsning indviklet; men i praksis vil dets gennemførelse næppe volde vanskeligheder af betydning. Som modstykke til de forholdsvis strenge ansvarsregler og som et led i bestræbelserne for at fiksere ansvarssystemet indeholder konventionen reg-

*) Konventionen er kommenteret af Albert A. Buzzi-Quattrini i *Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr (CMR)*, Wien, 1961. Kommentaren bygger på konventionens forarbejder og motiverne til den tyske lov af 16. august 1961 om ratifikation af konventionen.

ler om erstatningens beregning og om begrænsning af dens størrelse, hvorved erstatningen efter konventionen fremtræder som en i betydelig grad standardiseret ydelse. Desuden indeholder konventionen nogle processuelle regler, herunder om, i hvilken stat retssag vedrørende befordringer, der er omfattet af konventionen, skal anlægges. Domme afsagt af en efter konventionen kompetent domstol i en konventionsstat skal, når de er eksegible i den stat, hvori de er afsagt, kunne fuldbyrdes i enhver anden konventionsstat. Endelig indfører konventionen en forældelsesfrist for krav vedrørende befordringer, der er omfattet af konventionen, på et år.

Konventionen er ikke udtryk for en udbyggende regulering af retsforholdet mellem parterne i fragtaftalen; således er almindelige spørgsmål om gyldigheden af en indgået fragtaftale og om adgangen til at hæve fragtaftalen på grund af misligholdelse samt spørgsmålet om fragtførerens krav på afstandsfragt i tilfælde af, at befordringen ikke gennemføres i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, ikke omhandlet i konventionen og må fortsat afgøres efter den nationale lov, jfr. om dette sidste spørgsmål nærmere nedenfor s. 21. På enkelte punkter henviser konventionen udtrykkeligt til national lov; dette gælder f. eks. reglerne om afbrydelse af forældelse og reglerne om fremgangsmåden ved salg af godset i tilfælde af hindringer for befordringens rigtige gennemførelse, se artikel 32, stk. 3, og 16, stk. 5.

Med undtagelse af visse bestemmelser om regresopgøret mellem flere fragtførere, der successivt har deltaget i en befordring, er konventionens regler — ligesom reglerne i de ovennævnte konventioner om de øvrige transportområder — tvingende (præceptive), således at aftaler mellem parterne, der afviger fra konventionens regler, er ugyldige, se artikel 41. Dette gælder, som det fremgår af motiverne til den tyske lov om ratifikation af konventionen, ikke blot aftaler, der fritager fragtføreren for eller begrænser hans

ansvar eller medfører andre indskrænkninger i befragterens rettigheder, men også aftaler, hvorved bestemmelser i konventionen fraviges til fordel for befragteren. Konventionen adskiller sig herved fra Warszawa-konventionen (artikel 23, jfr. Haagerprotokollens artikel XII) og konnossementskonventionen (artikel 3, nr. 8, og artikel 5), hvorimod jernbanegodskonventionen, der ikke indeholder nogen almindelig præceptivitetsbestemmelse, vistnok må antages at være ufravigelig i samme forstand som CMR. Valget af en så vidtgående regel ses ikke nærmere begrundet i de for udvalget foreliggende forarbejder til konventionen, men beror antagelig på hensynet til effektiviteten af den ved konventionen tilstræbte internationale ordening.

3. Dansk ret.

Dansk lovgivning indeholder ikke privatretlige bestemmelser med særligt henblik på fragtaftaler vedrørende international godsbefordring med motorkøretøjer.

Derimod er sådan godsbefordring undergivet en regulering af offentligretlig karakter ved lov nr. 232 af 25. maj 1951 om international godskørsel med motorkøretøjer. Herefter kræves der, når befordringen udføres i forbindelse med kørsel i udlandet, en af Ministeren for offentlige Arbejder meddelt tilladelse, som gives på betingelser, der fastsættes af ministeren. Tilsvarende bestemmelser er gældende i Norge og Sverige, og i henhold hertil er der mellem de tre landes trafikministerier på den ene side og det tyske forbundstrafikministerium på den anden side indgået en — ikke offentliggjort — forvaltningsoverenskomst vedrørende udførelsen af den internationale (person- og) godskørsel ad landevej. Ved overenskomsten er der fastsat en kvotaordning for antallet af koncessioner, der fra hver side kan gives til godskørsel mellem et skandinavisk land og Tyskland, herunder transitkørsel over forbundsrepublikkens område. For tiden kan der gives koncession til kørsel mellem Danmark og Tyskland til 290 lastmotorkøretøjer fra

hvert af de to lande, medens kvotaerne for kørsel mellem Tyskland og henholdsvis Norge og Sverige er 35 og 95 lastmotorkøretøjer fra hvert land. Fra dansk side er kvotaen fuldt udnyttet.

Medens det tidligere krævedes af danske vognmænd, der påtog sig kørsel med lastmotorvogne gennem Tyskland, at de gennem tegning af en godstransportforsikring i et af de tyske vognmandsorganisationer administreret forsikringsselskab underkastede sig de i Tyskland gældende ansvarsregler, stilles der nu i forvaltningsoverenskomsten krav om, at vognejereren holder sig den i den kontraherende stat gældende færdsels- og motorlovgivning og de i internationale transport- og færdselsoverenskomster fastsatte forskrifter efterrettelig. Der ligger heri næppe noget krav om, at danske vognmænd over for tyske ladningsejere ubetinget skal hæfte efter tysk lovgivning, idet bestemmelsen efter sin sammenhæng med overenskomstens øvrige bestemmelser kun kan antages at tage sigte på lovgivning m. v. af offentligretlig karakter.

Imidlertid er Foreningen af danske Eksportvognmænd, som repræsenterer de fleste vognmænd, hvem der er meddelt tilladelse til godskørsel i udlandet, ved tariftaftaler med tilsvarende tyske vognmandsorganisationer, der er godkendt af de respektive trafikministerier, gået ind på, at danske vognmænd skal udføre kørsel i eller gennem Tyskland efter samme fragttariffer, som anvendes af tyske vognmænd, og påtage sig ansvar for de udførte befordringer efter reglerne i den tyske *Kraftverkehrsordnung für den Güterfernverkehr mit Kraftfahrzeugen*. Dette skridt fra den danske vognmandsorganisations side må ses på baggrund af, at hensynet til konkurrencen med tyske vognmænd på grund af Danmarks geografiske beliggenhed spiller en afgørende rolle for det danske eksportvognmandserhverv. Forudsætningen for en sådan ansvarspåtagelse er tilvejebragt ved, at eksportvognmandsforeningen i et tysk forsikringsselskab har tegnet en kollektiv transportansvarsforsikring, der dækker skade på

det befordrede gods i overensstemmelse med bestemmelserne i Kraftverkehrsordnung eller andre tyske lovbestemmelser. Fra den 1. august 1962 dækker forsikringen i overensstemmelse med konventionens regler.

4. Udvalgets overvejelser.

Udvalget kan tiltræde, at det må anses for at være af betydelig økonomisk og praktisk betydning, at der i et større antal stater indføres ensartede regler om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring med motorkøretøjer. Det vil herved ikke alene blive lettere for parterne i internationale transportforhold at overskue deres retsstilling, hvilket må antages at kunne medvirke til større tryghed i det internationale handelssamkvem og til at begrænse antallet af processer, men det må i sig selv anses for værdifuldt, at erstatningskrav og andre krav, der udspringer af befordringsaftalen, underkastes en ensartet bedømmelse uden hensyn til, hvor og efter hvilket lands lovgivning sagen pådømmes. Hertil kommer, at vanskelige og i den juridiske teori og praksis uafklarede international privatretlige spørgsmål mister deres praktiske betydning i det omfang, der indføres ensartede materielle regler. Allerede ud fra disse hensyn må udvalget — ligesom de øvrige nordiske udvalg — finde det ønskeligt, at konventionen ratificeres af Danmark. Udvalget skal imidlertid i denne forbindelse tillige pege på det ovenfor omtalte hensyn til den erhvervsmæssige konkurrence mellem det danske og det tyske vognmandserhverv. Landsforeningen Danske Vognmænds repræsentant i udvalget har stærkt understreget, at danske vognmænd anser det for en nødvendighed for vedblivende at gøre sig gældende på det udenlandske — navnlig det tyske — fragtmarked, at de er underkastet samme regler som udenlandske vognmænd, og at dette sker gennem en dansk tilslutning til konventionen, hvis regler har været gældende i Den tyske Forbundsrepublik siden februar 1962. Fra vognmandsorganisationens side må man derfor lægge megen vægt på, at konventionen

snarest muligt ratificeres af Danmark. Udvalget anser det af hensyn til danske erhvervsinteresser for nødvendigt at gennemføre konventionens bestemmelser, uanset om enkelte af disse måtte findes mindre tilfredsstillende, og kan anbefale, at afgørelsen af spørgsmålet om Danmarks ratifikation af konventionen søges fremmet mest muligt.

Udvalgets opgave omfatter tillige en stillingtagen til spørgsmålet om, hvorvidt der bør gives regler også om den indenlandske godsbefordring ad landevej. Under rent foreløbige drøftelser af dette spørgsmål har det været udvalgets opfattelse, at bestemmelserne i konventionen eller i udvalgets udkast til en lov om internationale transporter ikke uden videre - næppe heller i uddrag - lader sig overføre på indenlandske befordringer. Regler herom bør i givet fald udformes i en selvstændig lov om indenlandske befordringer og bør under hensyn til disse befordrings mere uensartede præg formentlig være mere elastiske, ligesom de både systematisk og sprogligt bør søges formuleret noget enklere, end det har kunnet gøres med hensyn til udkastet til lov om internationale befordringer, hvor man har været bundet af konventionens tekst. Da en endelig stillingtagen til spørgsmålet om regler om indenlandske befordringer således forudsætter indgående selvstændige overvejelser og formentlig tillige nødvendiggør forhandling med andre erhvervsorganisationer end de i udvalget repræsenterede, har udvalget som nævnt i de foran betænkningen s. 5 f gjorde bemærkninger om udvalgets nedsættelse og opgave fundet det rettest foreløbig at udskyde behandlingen af dette spørgsmål for ikke at forhale afgørelsen af spørgsmålet om en ratifikation af konventionen.

Som tidligere nævnt kan der ved en ratifikation kun på et enkelt punkt tages forbehold over for konventionens bestemmelser. Der har derfor under udvalgets hidtidige arbejde kun i begrænset omfang været anledning for udvalget til at foretage selvstændige legislative overvejelser. Udvalget har af den grund ikke fundet det fornødent at til-

vejebringe detaljerede oplysninger om transportretlige regler i fremmede retsforfatninger, men har foruden på de ovennævnte almindelige synspunkter baseret sin stillingtagen på en vurdering af konventionens bestemmelser i forhold til nugældende dansk ret og danske retsgrundsætninger.

Udvalget har udarbejdet det i afsnit III aftrykte udkast til en lov om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej, hvorved konventionens bestemmelser vil kunne gennemføres i dansk ret. Arbejdet hermed har fundet sted i nært samarbejde med de andre nordiske udvalg. Der har herunder været enighed om, at det måtte anses for ønskværdigt at tilvejebringe den størst mulige overensstemmelse mellem de nordiske lovtekster. Af den i bilag 3 aftrykte sammenstilling af de foreliggende lovudkast fremgår, at det i meget høj grad er lykkedes at realisere dette synspunkt. Som det var at forvente, har det dog ikke kunnet ske, uden at det for hvert udvalg har været nødvendigt i et vist omfang at fravige nationale lovgivningstekniske traditioner. For så vidt angår det danske lovudkast har dette navnlig givet sig udslag i, at udvalget har optaget bestemmelser af processuel karakter, der tager sigte på retssager også ved andre end danske domstole, og bestemmelser om fremgangsmåden ved salg af gods, der befinder sig i udlandet, m.v. i udkastet, jfr. §§ 23, stk. 2, 28, stk. 4, 39, stk. 1, 40, stk. 1, og 41, stk. 4.

Ved lovudkastet er i øvrigt foretaget en omformulering af konventionen i overensstemmelse med dansk lovsprog, og udvalget har derudover tilstræbt ved affattelsen og paragrafinddelingen, der visse steder adskiller sig fra konventionens, at gøre reglerne noget enklere og lettere at overskue, end de fremtræder i konventionen. I enkelte tilfælde har man i udkastet udeladt bestemmelser, som må anses for klart stemmende med allerede gældende dansk ret, medens man i andre tilfælde har medtaget sådanne bestemmelser af hensyn til sammenhængen eller for at undgå vanskeligheder i det interna-

tionale samkvem. Det står udvalget klart, at det foreslåede lovudkast både ved at medtage en række måske selvfølgelige bestemmelser og ved den meget detaljerede udformning af bestemmelserne går ud over, hvad der efter sædvanlig dansk lovgivningstradition måtte anses for nødvendigt, men såvel hensynet til det nordiske samarbejde som hensynet til at bevare konventionens systematik i lovteksten har måttet være afgørende for udvalgets arbejde.

Udvalget har kaldt sit udkast for *Lov om fragtaftaler vedrørende international godsbefordring ad landevej*. Det har været overvejet, om det ville være muligt at anvende en kortere lovtitel, men for at undgå forveksling med den ovenfor nævnte lov nr. 232 af 25. maj 1951 om international godskørsel med motorkøretøjer har udvalget foretrukket at blive stående ved en titel, hvori

ordet *fragtaftaler* indgår. Ordet *landevej* er i lovtitlen og i udkastet i øvrigt ikke anvendt i nogen speciel teknisk betydning som f. eks. i lov nr. 95 af 29. marts 1957 om bestyrelsen af de offentlige veje, jfr. dennes § 3, men betegner alene modsætningen til befordring, der udføres med jernbane, til søs eller ad luftvejen; efter udvalgets opfattelse må ordet *landevej* foretrækkes for blot *vej* som i de norske og svenske lovudkast.

Da der som nævnt ovenfor ikke fra udvalgets side er foretaget selvstændige legislative overvejelser, er der i det følgende givet en almindelig oversigt over konventionens bestemmelser, medens der til de enkelte paragraffer i lovudkastet i det væsentlige kun vil blive gjort bemærkninger om afvigelser fra bestemmelser i konventionen eller i de andre nordiske udkast.

II. KONVENTIONENS BESTEMMELSER OG DERES FORHOLD TIL GÆLDENDE DANSK RET

A. Konventionens anvendelsesområde.

(Konventionens og lovudkastets kapitel I).

1. Almindelige bestemmelser.

(Konventionens artikel 1, lovudkastets §§ 1 og 2).

Ifølge artikel 1, stk. 1, finder konventionen anvendelse på enhver aftale om udførelse af befordring af gods med køretøj ad landevej, når befordringen sker mod vederlag, og stedet for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet, således som disse steder er angivet i aftalen, er beliggende i to forskellige lande, af hvilke i det mindste det ene er tilsluttet konventionen. Parternes bopæl og nationalitet er uden betydning for spørgsmålet om konventionens anvendelse. Det er efter artikel 1, stk. 1, afgørende for spørgsmålet om konventionens anvendelse, at godset efter fragtaftalen skal befordres fra et land til et andet, hvorimod det er uden betydning, om vedkommende fragtfører kun udfører den del af transporten, der sker inden for hans eget lands område.

Ved *køretøjer* forstås i konventionen, jfr. artikel 1, stk. 2, motorkøretøjer, leddelte køretøjer, påhængsvogne og sættevogne som defineret i artikel 4 i den internationale færdselskonvention af 19. september 1949. Der henvises herom nærmere til konventionsteksten, jfr. bekendtgørelse nr. 7 (lovtidende C) af 2. marts 1956, som er lagt til grund for færdselslovens § 2 III og IV. C MR er således ikke begrænset til befordringer, der udføres med last- eller vareautomobiler, men måtte i givet fald også komme til anvendelse på godstransport, der sker med personmotorvogne. Derimod gælder konventionen ikke for automobilpassagerers rejsegods.

Konventionen finder ifølge artikel 1, stk. 3, anvendelse også på befordringer, der udføres af stater eller statsinstitutioner eller statslige organisationer. Reglen er uden praktisk betydning for transporter udført fra Danmark, idet befordringer, hvis udførelse omfattes af internationale postkonventioner, ifølge artikel 1, stk. 4, er undtaget fra konventionen, og det samme gælder landevejstransporter, på hvilke jernbanegodskonventionen af 25. oktober 1952 er anvendelig; sidstnævnte forbehold er ikke udtrykkeligt udtalt i konventionen, men fremgår af dens forarbejder. Efter statsbanelovens § 1, stk. 3, gælder for befordring af gods på statsbanernes automobilruter bestemmelserne i statsbaneloven i det omfang, de efter deres natur kan finde anvendelse.

Uden for konventionen falder endvidere ifølge artikel 1, stk. 4, begravelsestransporter og befordring af flyttegods, idet der for sådanne transporters vedkommende gør sig særlige forhold gældende, som kan begrunde, at andre regler bringes i anvendelse. Ved den under 19. maj 1956 oprettede signaturprotokol har de underskrivende parter påtaget sig at optage forhandlinger om aftaler om flyttestransporter; sådanne forhandlinger har været ført inden for Den økonomiske Kommissions transportkomité, og der er nu vedtaget standardbetingelser, som dog kun skal bringes i anvendelse, når begge parter er enige herom.

Konventionens anvendelsesområde er meget vidtrækkende, navnlig derved, at det ikke kræves, at både afsendelsesstedet og bestemmelsesstedet er beliggende i konventionsstater. Konventionen adskiller sig herved fra jernbanegodskonventionen (artikel 1) og Warszawakonventionen (artikel 1, jfr. Haagerprotokollens artikel I), der begge kun gælder befordring mellem eller over konventionsstaters territorier. Såfremt en retstvist vedrørende en befordring, som efter artikel 1 er omfattet af konventionen, i medfør af artikel 31, stk. 1, litra a eller b, kommer til pådømmelse i en ikke-konventionsstat, måtte det bero på indholdet af vedkommende lands internationale privatret, om sagen ville blive afgjort efter konventionens regler, medens domstolene i lande, der er tilsluttet konventionen, må være bundet til altid at lægge denne til grund. For at sætte domstolene i ikke-konventionsstater i stand til at anvende konventionens regler - i hvert fald som aftalt mellem parterne - er det i artikel 6, stk. 1, litra k, bestemt, at fragtbrevet skal indeholde en bestemmelse om, at befordringen, selv om andet er aftalt, er underkastet konventionens bestemmelser.

Ifølge artikel 1, stk. 5, forpligter de kontraherende parter sig til ikke ved særskilt overenskomst mellem to eller flere af dem at træffe aftale om nogen ændring i konventionen, medmindre det sker for at undtage deres fælles grænsetrafik fra konventionen eller for at tillade anvendelsen af fragtbreve, som bærer retten til godset — hvorved forstås fragtbreve med negotiabilitetsvirkning, således som det kendes bl. a. ved konnossementer — ved befordringer, som udelukkende berører deres territorier.

2. *Sammensatte befordringer.*

(Konventionens artikel 2, lovudkastets § 3).

Ved artikel 2 bestemmes området for konventionens anvendelse på sammensatte eller kombinerede befordringer, d. v. s. befordringer, der udføres ad flere befordringsveje. Bestemmelserne gælder kun befordringer, hvor

godset under transporten ad anden befordringsvej end landevej ikke aflæsses fra motorkøretøjet eller alene aflæsses i henhold til bestemmelserne i artikel 14 om tilfælde, hvor befordringen ikke kan udføres i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser.

Formuleringen af artikel 2 gav anledning til betydelige vanskeligheder, og bestemmelsen fremtræder i sin nuværende affattelse som et kompromis mellem flere opfattelser. Reglen skal være optaget efter engelsk ønske med henblik på transporter over Kanalen, men den vil også være af betydning for Danmark, hvor landevejsfragtførerne jævnlig må benytte færgetransport.

Ifølge artikel 2, stk. 1, 1. punktum, er det hovedreglen, at konventionen også kommer til anvendelse på den del af befordringen, som udføres til søs, med jernbane, ad indre vandveje eller gennem luften.

Denne regel medfører en forenkling af retsforholdet mellem afsenderen og fragtføreren; men den er ved bestemmelsen i 2. punktum undergivet en - i hvert fald teoretisk — betydningsfuld begrænsning. Hvis der under befordringen med det andet befordringsmiddel opstår skade, som ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen på den anden befordringsmåde, skal landevejsfragtførerens ansvar ikke afgøres efter konventionens regler. I disse tilfælde afgøres landevejsfragtførerens ansvar på den måde, hvorpå den anden fragtførers ansvar skulle afgøres efter de tvingende lovbestemmelser, der gælder for befordringen med det andet befordringsmiddel, hvis der var indgået en aftale mellem afsenderen og fragtføreren med dette befordringsmiddel om befordring alene af godset. Findes der ikke sådanne tvingende lovbestemmelser, afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter konventionen.

Konventionens regel er begrundet i hensynet til at undgå, at der i de omhandlede skadetilfælde pålægges landevejsfragtføreren et ansvar, som afviger fra det regresansvar, han efter andre regler vil kunne gøre gæl-

dende mod fragtføreren ad den anden befordringsvej. Man har ved udarbejdelsen af konventionen overvejet at lade denne gælde også i de nævnte tilfælde, således at landevejsfragtføreren ad forsikringsvejen måtte søge dækning for risikoen ved ikke altid at kunne opnå skadesløsholdelse hos underfragtføreren. Denne løsning blev imidlertid opgivet, fordi den måtte befrægtes at ville virke fordyrende på fragtraterne.

Området for den omhandlede undtagelsesbestemmelse er snævert. Den landevejsfragtfører, der vil påberåbe sig bestemmelsen, må godtgøre, at tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen med afleveringen er opstået under godsets befordring med det andet befordringsmiddel, at skaden ikke skyldes hans handling eller undladelse, og at den skyldes en begivenhed, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med det andet befordringsmiddel, f. eks. ved søbefordring, at godset har lidt skade ved at have været udsat for saltvand. Hvis skaden derimod vel er indtruffet under befordringen med det andet befordringsmiddel, men den skyldes begivenheder, som kunne være indtruffet også under landevejstransporten, må landevejsfragtføreren hæfte efter konventionens regler, men kan kun have regres efter reglerne om fragtføreransvaret på det andet transportområde; det hensyn, som motiverer undtagelsesbestemmelsen i konventionens artikel 2, stk. 1, 2. punktum, er således ikke gennemført konsekvent.

Ved fastlæggelsen af landevejsfragtførerens ansvar i de i artikel 2, stk. 1, 2. punktum, omhandlede særlige tilfælde kan konventionen siges at bygge på en fiktiv fragtafte mellem afsenderen og fragtføreren med det andet befordringsmiddel, hvorved denne fragtfører foregives at have påtaget sig at befordre godset under den del af befordringen, der udføres med det andet befordringsmiddel. Landevejsfragtføreren ifalder da ansvar efter de tvingende lovbestemmelser, der ville være at lægge til grund ved fastlæggelsen af ansvaret for misligholdelse af en sådan fragtafte. Dette gælder både reg-

lerne om ansvarsgrundlaget og om erstatningens størrelse.

Forståelsen af dette noget kunstige ansvarssystem giver anledning til vanskeligheder.

Udtrykket *tvungende lovbestemmelser (dispositions imperatives de la loi eller conditions prescribed by law)* kan ikke anses for identisk med, hvad der efter dansk juridisk sprogbrug i almindelighed betegnes som tvingende eller præceptive regler. De regler, som i henhold til internationale konventioner gælder om ansvaret ved luft- og søbefordring, er tvingende i den forstand, at de ikke kan fraviges til ugunst for befragteren, jfr. luftfartslovens § 112 og konnossementslovens §§ 5–7; men der er intet til hinder for, at bortfragteren påtager sig et videregående ansvar. Der kan efter konventionens forarbejder ikke være tvivl om, at det er disse regler og reglerne i jernbanegodskonventionen, artikel 2, stk. 1, 2. punktum, har for øje, jfr. herved også den nedenfor s. 16 omtalte bestemmelse i CIM artikel 62.

I praksis vil konventionens regel eksempelvis medføre, at landevejsfragtføreren er fri for ansvar, hvis der under en befordring til søs, hvorom konnossement er oprettet, sker skade som følge af fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet (konnossementslovens § 4, pkt. 2, litra a). Skyldes skaden et forhold, for hvilket der efter konnossementsloven er ansvar, begrænses ansvaret til et beløb af 1.800 kr. pr. kollo eller anden enhed (konnossementslovens § 4, pkt. 5), selv om erstatningen efter CMR artikel 23 ville have været større. Hvis søbortfragterens ansvar skulle afgøres i overensstemmelse med sølovens almindelige regler, gælder der ingen regel om ansvarsfrihed for nautiske fejl eller om maksimering af erstatningens størrelse; men sådanne begrænsninger i bortfragterens ansvar kan forbeholdes ved særlig aftale (sølovens § 122, stk. 2). Antager man herefter, at sølovens regler ikke er tvingende i artikel 2's forstand, skal landevejsfragtførerens ansvar ifølge be-

Stemmeisen i artikel 2, stk. 1, 3. punktum, i disse tilfælde bedømmes ikke efter sølovens, men efter konventionens regler.

Bestemmelserne i artikel 2, stk. 1, 2. punktum, har både inden og efter konventionens vedtagelse været gjort til genstand for kritik fra engelsk side, hvor man har hævdet, at den på grund af sin uklarhed vil give anledning til retstvister. England har i 1957 foreslået følgende affattelse af artikel 2:

Befordres et køretøj med pålæst gods til søs, med jer?ibane, ad indre vandveje eller gennem luften under en del af rejsen, uden at godset aflæsses fra køretøjet, finder denne konvention alligevel anvendelse på hele befordringen; vien uanset bestemmelsen i artikel 28, stk. 2, afgøres de rettigheder og forpligtelser, som tilkommer og påhviler fragtføreren ad den anden befordringsvej, personer, der er ansat hos ham, og personer, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, ikke efter denne konvention. Er landevejsfragtføreren selv fragtfører ad den anden befordringsvej, finder denne konvention dog anvendelse på befordringen ad denne befordringsvej, medmindre der ved en mellem flere lande indgået aftale om befordringer ad den anden befordringsvej er fastsat andre bestemmelser.

Det er fra engelsk side især blevet gjort gældende, at da ansvaret efter konnossementskonventionen er begrænset til 1.800 kr. pr. kollo, er det uklart, om ansvarsbegrænsningen ved kombinerede befordringer efter CMR er 1.800 kr. pr. køretøj eller 1.800 kr. for hver kollo, der befordres med køretøjet. Retsstillingen er efter engelsk opfattelse ligeledes uklar i tilfælde, hvor der er flere afsendere. Endvidere har man påpeget den uklarhed med hensyn til indholdet af den fiktive kontrakt, der opstår i tilfælde, hvor afsenderen i henhold til artikel 26 har deklareret en særlig interesse i afleveringsfen.

Uanset at den kritik, der er rettet mod den omhandlede bestemmelse, ikke forekommer uberettiget, bør kritikken ikke få afgørende

indflydelse på en dansk stillingtagen til konventionen i dens helhed. Udvalget lægger herved vægt dels på, at anvendelsesområdet for bestemmelsen er snævert, dels på, at der har været ført forhandlinger om eventuelt at ændre bestemmelsen. Disse forhandlinger kan efter det for udvalget oplyste næppe anses for afsluttede, og ved at tiltræde konventionen vil Danmark få indflydelse herpå. Udvalget har i øvrigt ved udarbejdelsen af lovudkastet - i lighed med de øvrige nordiske udvalg — tilstræbt en forenkling af bestemmelsens affattelse, jfr. herom nedenfor s. 59.

I tilknytning til artikel 2, stk. 1, bestemmer artikel 2, stk. 2, at hvis landevejsfragtføreren selv er fragtfører under befordringen på den anden befordringsmåde, afgøres hans ansvar ligeledes efter reglerne i artikel 2, stk. 1, som om hans virksomhed som landevejsfragtfører og hans virksomhed som fragtfører på den anden måde blev udøvet af to forskellige personer.

Også denne regel, der opstiller en fiktion om spaltning af fragtførerens virksomhed, er blevet kritiseret, særlig ud fra mere formelle synspunkter, jfr. herved det ovennævnte engelske ændringsforslag. Reglen må for en dansk opfattelse betragtes som selvfølgelig.

Om ansvarsgrundlaget ved kombinerede jernbane-søbefordringer gælder bestemmelsen i CIM artikel 62, hvorefter det er tilladt jernbanen udover de almindelige for jernbanetransport gældende ansvarsfrihedsgrunde (CIM artikel 27) at gøre en del af de i konnossementskonventionen hjemlede ansvarsfrihedsgrunde gældende, for så vidt angår skade, der opstår under befordringen til søs. Konnossementskonventionens erstatningsbegrænsningsregler er derimod ikke optaget i CIM. Bestemmelserne genfindes ikke i statsbaneloven. Om befordringer, der udføres delvis med luftfartøj og delvis med andet befordringsmiddel, bestemmer luftfartslovens § 120 (Warszawakonventionens artikel 31), at denne lov kun finder anvendelse på luftbefordringen.

B. Personer, for hvem fragtføreren er ansvarlig.

(Konventionens kapitel II artikel 3, lovudkastets kapitel II § 4).

Ifølge artikel 3 er fragtføreren ved anvendelsen af konventionens regler ansvarlig for handlinger og undladelser af personer, der er ansat hos ham, og af alle andre personer, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, når disse handler inden for området af deres tjeneste, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

Hvor det drejer sig om krav, der ikke støttes på konventionens regler, men på national ret, må fragtførerens hæftelse for andre derimod stadig bedømmes efter den nationale rets regler.

I princippet påhviler der efter dansk ret en arbejdsgiver et tilsvarende ansvar som efter konventionen for hans ansattes adfærd inden for deres tjeneste. Hovedbestemmelsen herom findes i Danske lovs 3-19-2 om ansvar for, hvad der af tjeneren »derudi« forses.

Denne bestemmelse nævner kun tjenere, men ikke personer, der har ydet hvervgiveren bistand som selvstændig virksomhed, og man plejer derfor - også i kontraktsforhold - at antage, at en skyldner i almindelighed kun har ansvar for medhjælpere, som er undergivet hans ledelse og kontrol, jfr. *Henry Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del, 4. udg. 1961*, s. 116. Det anføres imidlertid af Ussing, at nyere domspraksis viser en tendens til i denne forbindelse at udstrække ansvaret for ikke-opfyldelse af selve den kontraktmæssige ydelsespligt, og der henvises 1. c. til Sø- og Handelsrettens dom i U.f.R. 1920 s. 442, der pålægger en speditør ansvar for en anden speditør. Fra de senere års praksis foreligger fra transportområdet Højesterets dom i U.f.R. 1949 s. 535: Et firma, der påtog sig kørselsforretninger ved en række selvstændige vognmænd, antoges af en flytteforretning til at befordre nogle genstande. Firmaet overlod transporten til en vognmand, under hvis befordring nogle af gen-

standene blev stjålet. Firmaet fandtes ansvarligt over for flytteforretningen. På linie hermed ligger Vestre Landsrets dom i U.f.R. 1949 s. 643, som frifandt en vognmand, der udbragte varer for statsbanerne, idet udbringningen måtte anses for foretaget på bernes ansvar.

Ved at udvide arbejdsgiveransvaret til udtrykkeligt at omfatte enhver person, af hvis bistand fragtføreren gør brug, er konventionen således i overensstemmelse med en tendens i dansk teori og praksis, men den går vel videre i retning af at pålægge fragtføreren ansvar end hidtil antaget efter dansk ret.

C. Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse. (Konventionens og lovudkastets kapitel III).

1. *Fragtbrevets oprettelse og indhold.*

(Konventionens artikel 4-7, lovudkastets §§5-9).

Fragtaftalen skal ifølge artikel 4 bekræftes ved oprettelse af fragtbrev. Dette er dog ingen gyldighedsbetingelse; men spørgsmålet om, hvorvidt en fragtaftale er kommet i stand, og om dens gyldighed er af konventionen overladt til afgørelse efter vedkommende nationale rets almindelige regler om aftalers indgåelse. Er herefter en gyldig fragtaftale indgået, er den underkastet konventionens bestemmelser, selv om fragtbrev ikke er oprettet, eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

Fragtbrevet skal efter artikel 5 oprettes i tre originale eksemplarer, af hvilke det første overgives til afsenderen, og det andet følger godset, medens fragtføreren beholder det tredje. Underskrifterne på fragtbrevet kan efter den nævnte bestemmelse være trykte eller påført med stempel, hvis vedkommende lands lov tillader det. De tre eksemplarer vil kunne fremstilles som gennemslag, men parternes underskrifter skal gentages på dem alle.

Efter Warszawakonventionens artikel 6

(luftfartslovens § 95) skal luftfragtbrev oprettes i tre eksemplarer, medens CIM artikel 6 (statsbanelovens § 24) kun kræver fragtbrev udfærdiget i eet eksemplar; der er dog efter CIM artikel 8, stk. 5, (statsbanelovens § 26, stk. 5) adgang for afsenderen til at kræve udstedt et fragtbrevsduplikat, der i praksis **vil** kunne benyttes på samme måde som CMR-fragtbrevets første eksemplar. Også med hensyn til internationale landevejstransporter er det her i landet sædvanligt, at fragtbrev udfærdiges i tre eksemplarer.

Hvis godset skal læses på flere køretøjer, eller det drejer sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan både afsenderen og fragtføreren forlange særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, der benyttes, eller for hver slags gods eller hvert parti, se artikel 5, stk. 2. Det er ikke ganske klart, om denne bestemmelse betyder, at der på forlangende skal oprettes tre fragtbreve for hvert køretøj m. v., eller om det er tilstrækkeligt at oprette eet yderligere fragtbrev for hvert køretøj, slags eller parti ud over eet, således at der, hvor der f. eks. benyttes to køretøjer, kan forlanges oprettet i alt fire eksemplarer af fragtbrevet. Da beføjelsen til at forlange særskilt fragtbrev oprettet er tillagt såvel afsenderen som fragtføreren, og disse ved forlangende herom må antages at forfølge forskellige formål, må konventionen vistnok forstås i overensstemmelse med førstnævnte alternativ, jfr. således også sølovens § 95, stk. 2, om oprettelse af særskilte konnossementer for de enkelte dele af godset.

Artikel 6 indeholder en fortegnelse over oplysninger, som skal eller kan optages i fragtbrevet. Oplysningerne svarer i det væsentlige til dem, der kan optages i det af Den internationale Vejtransportunion (IRU) udarbejdede, hidtil anvendte internationale fragtbrev. Der er nu af unionen udarbejdet en ny fragtbrevsformular, som er i overensstemmelse med konventionens bestemmelser. Formularen er aftrykt som bilag 4 til denne betænkning.

Afsenderen er ifølge artikel 7 ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragt-

føreren ved oplysningernes urigtighed eller ufuldstændighed, medens fragtføreren er ansvarlig for omkostninger eller skade, der skyldes, at fragtbrevet ikke indeholder erklæring om, at befordringen er underkastet konventionens bestemmelser. Dette ansvar for fragtføreren vil kunne indtræde, hvis en domstol i en stat, der ikke har tiltrådt konventionen, under en retstvist undlader at anvende konventionen på grund af manglende erklæring herom, og der herved påføres afsenderen skade. Parternes ansvar er ikke betinget af, at mangelfuldheden skyldes fejl eller forsømmelse.

2. *Fragtførerens undersøgelsespligt. Fragtbrevets beviskraft.*

(Konventionens artikel 8-9, lovudkastets §§ 10-11).

Fragtføreren skal, når han overtager godset til befordring, ifølge artikel 8 forvisse sig om rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli m. m. og om godsets og dets indpaknings synlige tilstand og om fornødent tage forbehold i fragtbrevet og anføre grunden hertil. Sådanne forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet. At godkendelsen skal ske udtrykkeligt må formentlig betyde, at afsenderens underskrift på fragtbrevet som sådant ikke anses at rumme en godkendelse af forbeholdet. Fragtførerens forbehold må være ledsaget af en begrundelse; denne behøver ikke at være indgående, men fragtføreren kan ikke forbedre sin bevismæssige stilling ved en almindelig bemærkning om, at han tager »ethvert forbehold med hensyn til godsets og dets indpaknings tilstand« eller lignende.

Ifølge artikel 9 gælder fragtbrevet, indtil andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset. Hvis fragtføreren ikke har taget forbehold som ovenfor nævnt, antages godset og dets indpakning at være fremtrådt i god tilstand ved overtagelsen og i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet. Har fragtføreren taget begrundet forbehold, uden at dette er

godkendt af afsenderen, indtræder efter konventionen denne bevisvirkning ikke; men efter almindelige regler må det også i dette tilfælde normalt påhvile fragtføreren at bevise, at godset og dets indpakning ikke var som anført i fragtbrevet.

3. *Ansvar for mangelfuld indpakning.*

(Konventionens artikel 10, lovudkastets § 12).

Afsenderen er efter artikel 10 ansvarlig over for fragtføreren for skade, der skyldes godsets mangelfulde indpakning. Ansvarer efter denne bestemmelse må omfatte ikke blot den skade, der påføres fragtføreren, men også skadesløsholdelse for det ansvar, fragtføreren ifalder over for andre ladningsejere og eventuelt tillige over for sine folk. Ansvarer er ikke betinget af fejl eller forsømmelse.

4. *Dokumenter, der skal stilles til fragtføreren rådighed.*

(Konventionens artikel 11, lovudkastets § 14).

Ifølge artikel 11 skal afsenderen forsyne fragtføreren med de dokumenter og oplysninger, der er nødvendige til befordringens gennemførelse. Han er ansvarlig over for fragtføreren for skade, der skyldes mangelfulde eller ufuldstændige dokumenter og oplysninger, medmindre der foreligger fejl fra fragtførerens side. Konventionen fastslår i denne forbindelse udtrykkeligt, at fragtføreren ikke har pligt til at undersøge, om dokumenterne eller oplysningerne er rigtige og fuldstændige.

For bortkomst eller urigtig benyttelse af de dokumenter, som er nævnt i fragtbrevet og følger med dette, eller som er stillet til fragtførerens rådighed, er fragtføreren ansvarlig indtil godsets værdi på samme måde som en kommissionær. Det er efter konventionens på dette punkt dobbelttydige tekst uklart, om dette særlige ansvar også omfatter tab eller misbrug af dokumenter, der ikke er medfulgt fragtbrevet, men overgivet fragtføreren særskilt uden at være nævnt i

fragtbrevet. De nordiske udvalg har ved udarbejdelsen af lovudkastene ment at måtte besvare dette benægtende. Afsenderen har, hvis dokumenterne ikke er nævnt i fragtbrevet, bevisbyrden for, at de er overgivet til fragtføreren. Artikel 6, stk. 2, litra g, giver udtrykkelig anvisning på at optage en fortegnelse over medfølgende dokumenter i fragtbrevet, og for at undgå tvivlsomme bevis- og ansvarsspørgsmål bør afsenderen benytte sig af denne adgang.

Begrebet *kommissionær* og retsreglerne herom er ikke ens i de europæiske lande, og den omhandlede ansvarsregel ses ikke at være kommenteret under forhandlingerne om konventionens udarbejdelse. Det er derfor vanskeligt at fastslå, om og i hvilket omfang der herved er angivet et særegent ansvarsgrundlag. Efter dansk ret vil en kommissionær være ansvarlig for forsømmelse af sine pligter over for kommittenten, jfr. kommissionslovens § 17. Der er imidlertid enighed mellem de nordiske udvalg om, at konventionen ikke kan antages at ville lade spørgsmålet om fragtførerens ansvar for tab eller misbrug af dokumenterne bero på de enkelte landes interne lovgivning. Henvisningen til reglerne om kommissionærens ansvar må efter de nordiske udvalgs opfattelse betyde, at konventionen har ønsket at fastslå et ansvar, der er strengere end det almindelige culpaansvar. Det må herefter anses for stemmende med konventionens tankegang — og for reelt ubetænkeligt — ved reglens gennemførelse i nordisk ret at pålægge fragtføreren ansvar efter en culparegel med omvendt bevisbyrde. Lovudkastet er i overensstemmelse hermed, jfr. § 14, stk. 3.

5. *Råden over godset.*

(Konventionens artikel 12-13, lovudkastets §§ 15-17).

Efter artikel 12 kan under visse nærmere betingelser afsenderen råde over godset, medens det er under befordring. Retten hertil ophører, når det (andet) eksemplar af fragtbrevet, der følger godset, afleveres til mod-

tage ren, eller denne efter godsets ankomst til bestemmelsesstedet har forlangt fragtbrevet eller godset udleveret. Afsenderen kan i fragtbrevet fraskrive sig retten til at råde over godset. Udøvelsen af rådighedsretten er betinget af, at det (første) eksemplar af fragtbrevet, der er udleveret afsenderen, forevises. Ved at fraskrive sig retten til at råde over godset bliver det således muligt for afsenderen at opnå kontant betaling mod fragtbrevets udlevering på lignende måde som ved et konnossement. Fragtføreren bliver ansvarlig, hvis han ikke retter sig efter de anvisninger, han modtager. Når godset er fremkommet til bestemmelsesstedet, kan ifølge artikel 13 modtageren forlange det andet eksemplar af fragtbrevet og godset udleveret og i øvrigt gøre sine af fragtaftalen følgende rettigheder gældende over for fragtføreren mod at betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Fragtføreren har ifølge artikel 13, stk. 2, tilbageholdelsesret i godset for dette beløb, medmindre modtageren stiller sikkerhed. Disse regler svarer i det væsentlige til bestemmelserne i CIM artikel 21 og 16 (statsbanelovens §§ 37 og 33) og i Warszawakonventionens artikel 12 og 13, stk. 1 og 2, (luftfartslovens §§ 101 og 102) og kan ikke anses at afvige væsentligt fra nugældende dansk rets stilling også ved godsbefordring ad landevej, jfr. *Henry Ussing: Enkelte Kontrakter, 1946*, s. 411 og 417.

Konventionens regler om adgangen til at råde over godset under befordringen må gælde uden hensyn til, hvorledes retsforholdet mellem afsenderen og modtageren er ifølge de af fragtaftalen uafhængige regler om ejendomsrettens overgang. Det vil imidlertid efter konventionen altid være muligt at udforme fragtaftalen således, at der ikke opstår konflikt mellem de to regelsæt.

6. Befordrings- og afleveringshindringer.

(Konventionens artikel 14-16, lovudkastets §§ 18-23).

Hvis der, før godset når bestemmelsesstedet, viser sig hindringer for aftalens opfyldelse

i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, skal fragtføreren ifølge artikel 14, stk. 1, indhente anvisninger fra den, der har ret til at råde over godset. Har han ikke kunnet få anvisninger inden rimelig tid, skal fragtføreren ifølge artikel 14, stk. 2, såfremt omstændighederne tillader, at befordringen udføres på anden måde, træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med den berettigedes interesser. Sidstnævnte bestemmelse vil efter omstændighederne kunne medføre store krav til fragtførerens eller hans medhjælperes konduite, krav, der dog ikke kan antages at gå ud over, hvad en fragtfører i international godsbefordring og hans medhjælper kan opfylde; det kan næppe antages, at fragtføreren ifalder ansvar, blot fordi han har truffet andre foranstaltninger end dem, der for en efterfølgende streng bedømmelse må anses for de mest hensigtsmæssige. I øvrigt kan konventionens her omhandlede bestemmelser ikke antages i forhold til nugældende dansk ret at medføre nogen afgørende ændring i fragtførerens stilling, jfr. sølovens § 53 og med hensyn til landevejstransport den i U.f.R. 1954 s. 703 omtalte sag, hvor en fragtfører fandtes i væsentlig grad at have tilsidesat sine forpligtelser ved uden underretning til afsenderens repræsentant og modtageren at have valgt en anden og langsommere transportmåde end aftalt. CIM artikel 24 (statsbanelovens § 38) overlader jernbanerne større handlefrihed i tilfælde af befordringshindringer, idet indhentelse af forholdsordre kan undlades, såfremt jernbanen finder det mest hensigtsmæssigt på egen hånd at viderebefordre godset ad en anden vej eller på anden måde.

Såfremt der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet foreligger hindringer for afleveringen, skal fragtføreren ligeledes indhente anvisninger fra afsenderen, jfr. artikel 15, stk. 1. Består hindringen i, at modtageren afviser godset, har afsenderen ret til at råde over dette uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet, men modtageren kan dog ifølge artikel 15, stk. 2, fordre

godset afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget andre anvisninger fra afsenderen.

Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente anvisninger og ved at udføre disse dækket, medmindre omkostningerne skyldes hans fejl eller forsømmelse, jfr. artikel 16, stk. 1.

Ved befordringshindringer af en sådan art, at befordringen heller ikke på anden måde end bestemt i fragtbrevet lader sig gennemføre (artikel 14, stk. 1), således f.eks. hvis der udstedes indførselsforbud for den pågældende vare, og ved hindringer for afleveringen (artikel 15) kan fragtføreren ifølge artikel 16, stk. 2, straks aflæse godset for den berettigedes regning, hvorefter befordringen anses for afsluttet.

Konventionen udtaler sig ikke om, i hvilket omfang der i disse tilfælde skal betales fragt. Dette spørgsmål må derfor afgøres efter vedkommende nationale lov. Såfremt godset er ført frem til bestemmelsesstedet, må fragtføreren efter dansk ret normalt antages at have krav på hele fragtbeløbet. Skyldes afleveringshindringen, at modtageren afviser godset på grund af forhold, som fragtføreren har ansvar for, må hans stilling dog bero på bestemmelserne i artikel 23, stk. 4 og 5, jfr. herom nedenfor s. 35. Sølovens regler om afstandsfragt (§ 129) kan næppe uden videre overføres til det her omhandlede område, og i hvert fald må fragtføreren have ret til det fulde fragtbeløb, hvis afsenderen vidste eller burde vide, at en befordringshindring med afbrydelse af befordringen til følge ville indtræde. Udvalget har ikke ment at kunne supplere den lov, der skal muliggøre ratifikation af konventionen, med bestemmelser herom.

Fragtføreren skal efter at have aflæst godset forvare det på den berettigedes vegne. Da befordringen anses for afsluttet ved aflæsningen, kan fragtføreren ikke hæfte for denne forvaring efter ansvarsreglerne i konventionens kapitel IV. Han kan ifølge artikel 16, stk. 2, betroe godset til en trediemand og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af

denne sker med tilbørlig omhu. I praksis vil fragtføreren formentlig overgive godset til opbevaring hos en speditør eller lignende. Opbevarer fragtføreren selv godset, må han bære ansvaret for dets undergang eller beskadigelse efter almindelige regler om ansvar ved deponering.

Godset hæfter efter aflæsningen, også hvor det forvares af en trediemand, stadig for fragtføreren krav efter fragtbrevet og for andre omkostninger, som kan kræves dækket. Der er enighed mellem de nordiske udvalg om, at denne bestemmelse i overensstemmelse med reglen i artikel 13, stk. 2, må forstås således, at den hjemler fragtføreren en tilbageholdelsesret i godset, men ingen videregående adgang til fyldestgørelse. Under de i artikel 16, stk. 3-5, nævnte betingelser kan fragtføreren sælge godset, hvis det er udsat for hurtig ødelæggelse etc., og kan af salgsprovenuet kræve sit tilgodehavende dækket, medens nettooverskuddet skal stilles til rådighed for den berettigede. Ved disse bestemmelser er der således åbnet fragtføreren en rent akcessorisk og stærkt begrænset ret til fyldestgørelse i godset. Salget skal ske i overensstemmelse med reglerne på det sted, hvor godset befinder sig.

Fragtføreren sikkerhedsret må antages at fortabes, såfremt den trediemand, der har godset i forvaring, uretmæssigt disponerer over det til fordel for en godtroende erhverver.

Sammenfattende skal udvalget om bestemmelserne i konventionens kapitel III bemærke, at de i vidt omfang stemmer med allerede gældende dansk ret og sædvanlig praksis, og at de i det omfang, hvori de afviger herfra eller ikke modsvarer af nogen regel i dansk ret, efter udvalgets opfattelse ikke giver anledning til betænkeligheder. Reglerne synes i det hele at være udtryk for en hensigtsmæssig og forholdsvis overskuelig regulering af et praktisk vigtigt område af retsforholdet mellem fragtaftalens parter, på hvilket eksistensen af koncise regler må antages at være af betydelig værdi.

D. Fragtførerens ansvar.

(Konventionens og lovudkastets kapitel IV).

1. Hovedreglerne om fragtfører ansvar et efter gældende dansk ret.

Om det ansvar, der påhviler en fragtfører, som befordrer gods ad landevej, indeholder dansk ret kun een lovregel, nemlig *færdselslovens* (lovbekendtgørelse nr. 231 af 27. juni 1961) § 65, i hvis stk. 1 der findes følgende bestemmelser:

Såfremt et motordrevet køretøj forvolder skade ved påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld eller ved en i motor eller beholder opstået eksplosion eller brand, er den for køretøjet ansvarlige forpligtet til at erstatte skaden, medmindre det enten oplyses, at den skadelidende forsætligt har hidført skaden, eller det fremgår af omstændighederne, at denne ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som i henseende til materiellet. Oplyses det, at skadelidende ved uagtsomhed har hidført eller medvirket til skaden, kan erstatningen dog nedsættes eller endog helt bortfalde

Anvendelsesområdet for den citerede bestemmelse kan kort afgrænses således:

Færdselsloven forudsætter, at den ansvarspådragende adfærd er udvist under køretøjets benyttelse på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (lovens § 1). Er skaden sket, medens motorkøretøjet befandt sig i garage eller på en almindelig gårdsplads, gælder lovens regler ikke, jfr. f. eks. Højesterets dom i U.f.R. 1942 s. 332, hvorefter færdselslovens § 65 ikke kom til anvendelse i et tilfælde, hvor en lastbil med pålæssede varer brændte, medens den henstod i garage.

Skaden skal være forvoldt på en af de i § 65 nævnte måder. Betingelsen udtrykkes i Bjarne Frandsen: *Håndbog i Færdselslovgivningen* 6. udg., 1960, s. 189 således, at »skaden skal være indtruffet, mens motor-

køretøjet var i brug som trafikmiddel«. Uden for færdselsloven falder følgelig skader, der består i, at godset bortkommer under transporten ved tyveri eller på lignende måde, jfr. Østre Landsrets dom i U.f.R. 1962 s. 584 om ansvar for en kuffert, der faldt af en droske under befordringen og blev stjålet, og skader, der indtræder i forbindelse med læsning eller aflæsning, jfr. Frandsen *anf. værk* s. 192.

Bestemmelsen i § 65, stk. 1, fortolkes strengt af domstolene, jfr. senest Højesterets dom i U.f.R. 1961 s. 754, hvor en fragtfører fandtes ansvarlig for skade på gods som følge af en brand i motorkøretøjet, der var opstået ved varmeudvikling i dækkene efter en punktering.

Om retspraksis henvises i øvrigt til fremstillingen i betænkning nr. 179 (1957) om ændring af reglerne om erstatning for skader voldt ved brugen af motorkøretøjer og om tvungen forsikring til dækning af skaderne, særlig s. 15 ff.

Om ansvarsreglen i færdselslovens § 65, stk. 1, kan anvendes i tilfælde, hvor der søges erstatning for tab, der skyldes, at transporten er blevet forsinket, er ikke afgjort i domspraksis eller omtalt i litteraturen. Spørgsmålet må formentlig — bortset fra særlige tilfælde - besvares bekræftende.

Færdselslovens erstatningsregler gælder vistnok ligesom lovens øvrige regler ikke for skader indtruffet uden for dansk territorium, jfr. herved Højesterets domme i U.f.R. 1953 s. 748 og 1954 s. 301, hvor fragtførernes ansvar for skade på gods under kørselsuheld i Tyskland ikke bedømtes efter færdselslovens § 65, stk. 1.

I de tilfælde, hvor færdselslovens § 65, stk. 1, ikke kan bringes til anvendelse, gælder lovgivningens almindelige regler, d. v. s. culpareglen, hvorefter der er ansvar for tilregnelige fejl og forsømmelser; det er fast antaget i litteraturen og i retspraksis, at der med hensyn til fragtførerens ansvar gælder en omvendt bevisbyrde. Reglen udtrykkes af Ussing i *Enkelte Kontrakter* s. 411 således: »Erstatningsansvar må fragtføreren, hvor

særlige regler ikke griber ind, ifalde, medmindre det må antages, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, han svarer for, d. v. s. navnlig hans hjælpere«.

Fragnetføren må således for at undgå domfældelse gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, han svarer for.

At man i en række gensidigt bebyrdende kontraktsforhold, herunder befordring, hvorved en ting overgives i den ene parts varetægt med pligt for ham til tilbagelevering, pålægger ham bevisbyrden for, at han ikke bærer ansvaret for skade, der tilføjes tingen under varetægtsforholdets beståen, har en gammel tradition for sig. Reglen hviler først og fremmest på den betragtning, at ejeren ikke har mulighed for at føre tilsyn med tingen og med, om der begås fejl, og at den anden part derfor må oplyse de forhold, som er relevante ved bedømmelsen af, om ansvarsgrundlag foreligger, jfr. herved f. eks. kommentaren i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1951 s. 502 til Højesteretsdommen i U.f.R. 1950 s. 854 om ansvar for nogle vinfade, der blev stjålet under en transport.

Derimod er færdselslovens regel begrundet i hensyn af langt nyere dato. Den finder sit grundlag i de særlige faremomenter, der er forbundet med benyttelsen af motordrevne køretøjer, jfr. den ovennævnte motoransvarbetænkning s. 7, og som har ført til, at skader forvoldt ved brugen af motorkøretøjer er dækket ved en lovpligtig ansvarsforsikring.

På grundlag af den foreliggende ret sparsomme domspraksis er det vanskeligt at give en almindelig udtalelse om, hvilken forskel der i praksis vil være med hensyn til den streghed, hvormed fragtføreren ansvar bedømmes efter henholdsvis færdselslovens § 65, stk. 1, og efter den almindelige erstatningsregel med omvendt bevisbyrde. De ovennævnte domme om skade sket i udlandet - U.f.R. 1953 s. 748 og 1954 s. 301 - tyder i retning af et strengt ansvar, også hvor færdselsloven ikke kommer til anvendelse, og i praksis vil anvendelse af den omvendte be-

visbyrderregel formentlig ofte føre til samme strenge ansvar som efter færdselsloven.

I tilfælde af, at konventionen ratificeres, vil færdselslovens § 65 ikke længere komme til anvendelse på fragtføreransvaret ved international godsbefordring ad landevej, selv om det ansvarsbegrundende forhold indtræffer under transport i Danmark. Dette medfører, at den almindelige motoransvarsforsikring ikke dækker skade på gods, der befordres med det forsikrede køretøj, og at fragtføreren derfor må tegne en særskilt forsikring for sit ansvar i så henseende. De betæneligheder herved, som motorerstatningsudvalget har givet udtryk for, jfr. herom nedenfor under 2, gør sig efter nærværende udvalgs opfattelse i hvert fald ikke gældende med nogen betydelig vægt på den internationale godstransports område som følge af beskaffenheden og størrelsen af de virksomheder, der er beskæftiget hermed, jfr. tillige ovenfor s. 10 om den allerede bestående kollektive forsikringsordning inden for eksportvognmændenes organisation. Udvalgets lovudkast indeholder i § 49, stk. 2, en bestemmelse, hvorved færdselslovens § 65 udtrykkeligt ophæves, for så vidt angår det af konventionen omfattede område.

Mod skade, der skyldes, at befordret gods tabes eller beskadiges, vil godsets ejer jævnlig have tegnet en transportforsikring.

Forsikringsaftalelovens § 25, 1. stk., 2. punktum, bestemmer, at hvis trediemand (in casu fragtføreren) har forvoldt skaden ved en uagtsomhed, der ikke kan betegnes som grov, eller hvis hans ansvar udelukkende hviler på bestemmelsen i Danske lovs 3-19-2, kan hans erstatningspligt over for den sikredes forsikringsselskab nedsættes eller efter omstændighederne helt bortfalde. Dansk retspraksis har imidlertid indtaget det standpunkt, at der ikke med hjemmel i forsikringsaftaleloven sker lempelse i fragtføreren ansvar for gods, der er i hans varetægt, se Højesterets dom i U.f.R. 1950 s. 854 (kommenteret i Tidsskrift for Rettsvitenskap 1951 s. 502) og senere domme i U.f.R. 1953 s. 748 og 1959 s. 805. En tiltrædelse af kon-

ventionen vil således ikke i denne forbindelse medføre nogen ændring af fragtførerens stilling.

2. *Motoransvarsbetænkningen af 1957. Bemærkninger om finsk, norsk og svensk ret.* Det af Justitsministeriet i 1952 nedsatte udvalg vedrørende en revision af reglerne om erstatning for skader voldt ved brugen af motorkøretøjer havde i sin ovennævnte betænkning foreslået indført en regel, der medførte et objektivt ansvar for skade forvoldt af motorkøretøjer. Undtaget herfra var dog bl. a. skader på ting, der befordres med det forsikrede køretøj (bortset fra passagerers klæder, håndbagage og lignende). I disse skadetilfælde skulle efter forslaget — der som bekendt ikke er blevet gennemført — dansk rets almindelige erstatningsregler gælde og den lovpligtige forsikring ikke dække.

Med hensyn til spørgsmålet om erstatning for skade på befordret gods bemærker udvalget i betænkningen s. 24, at det har næret en vis betænkelighed ved at foreslå de gældende regler ændret, da det må anses for mest hensigtsmæssigt, at ejeren af et motorkøretøj kan nøjes med at tegne en enkelt forsikring, som dækker ham for ethvert krav, der kan rettes mod ham som følge af køretøjets brug.

Når udvalget alligevel foreslog de gældende regler ændret, skyldtes det blandt andet hensynet til nordisk retsenhed. I Finland og Sverige gælder de særlige motoransvarsregler ikke gods, der befordres med det skadevoldende køretøj. I Norge, hvor der i henhold til *lov om motorvognex* af 26. februar 1926 gjaldt en lignende regel som i Danmark, undtog forsikringsselskabernes vilkår for den almindelige motoransvarsforsikring udtrykkeligt transporteret gods fra forsikringen, således at selskabet alene hæftede over for ejeren af det skadelidte gods, men havde regres mod forsikringstageren; det oplyses i betænkningen, at forsikringen i Norge ved særlig aftale kunne udvides til også at friholde forsikringstageren for ansvar for befordret gods, men at norske transportører

havde kritiseret, at der i Norge gjaldt et strengere ansvar for motorkørende end for jernbaner, skibs- og luftfart.

I Norge er den 3. februar 1961 gennemført en *lov om ansvar for skade som motorvogners gjer*. Ifølge lovens § 5 a gælder dens ansvarsregler ikke for skade på gods, der befordres med motorkøretøjet, bortset fra gangklæder og lignende.

Herefter beror fragtførerens ansvar for befordret gods i alle de tre øvrige nordiske lande på den almindelige erstatningsregel. Det antages i Norge, at ansvaret — ligesom efter norsk sølov § 118 — skal bedømmes efter en omvendt bevisbyrde-regel, medens der i Sverige gælder en almindelig bevisbyrdefordeling; svenske domstole stiller dog forholdsvis strenge krav til den omsorg for godset, fragtføreren må udvise ved befordringen.

3. *Hovedreglerne om fragtfører ansvar et efter konventionen.*

(Konventionens artikel 17, stk. 1-3 og 5. og 18, stk. 1, lovudkastets §§ 24 og 26).

Hovedbestemmelserne om ansvarsgrundlaget og om ansvarsfrihedsgrunde indeholdes i artikel 17, medens artikel 18 indeholder de bevisregler, der skal lægges til grund ved pådømmelsen af erstatningssager efter konventionen.

Ifølge konventionens artikel 17, stk. 1, jfr. stk. 2, er fragtføreren ansvarlig for *helt eller delvist tab af godset, beskadigelse af godset og forsinkelse med afleveringen, medmindre han, jfr. artikel 18, stk. 1, beviser, at tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes en fejl fra den berettigedes side, en ordre fra denne, der ikke er foranlediget af en fejl fra fragtførerens side, godsets egen mangelfuldhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge*.

For så vidt angår den sidstnævnte ansvarsfrihedsgrund gælder det ifølge artikel 17, stk. 3, at fragtføreren ikke kan befri sig for ansvaret ved at påberåbe sig mangler ved det benyttede køretøj eller fejl af den

person, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes ansatte.

Hertil slutter sig — foruden den nedenfor under 4 omtalte bestemmelse i artikel 17, stk. 4, om ansvarsfrihed for fragtføreren ved visse nærmere opregnede forhold, der er forbundet med specielle risici — i artikel 17, stk. 5, en regel om fordeling af ansvaret ved samvirkende skadeårsager.

Disse regler må i princippet anses for strengere for fragtføreren end nugældende dansk rets regler, som formelt bygger på en culpastandard. Efter udvalgets opfattelse må det imidlertid, som det vil fremgå af det følgende, antages, at en gennemførelse af konventionens regler næppe i praksis vil medføre væsentlige ændringer i fragtførerens retsstilling, og udvalget nærer derfor ingen betænkelighed ved at anbefale, at reglerne gennemføres som dansk ret. Noget andet er, at reglerne i deres udformning forekommer meget indviklede. Ved udarbejdelsen af lovteksten har de nordiske udvalg tilstræbt en mere overskuelig opstilling, se nedenfor s. 62.

At fragtføreren bliver ansvarsfri, hvis der foreligger fejl fra den berettigedes side, eller skaden skyldes en ordre fra denne, som ikke er foranlediget ved et culpøst forhold fra fragtførerens side, er i overensstemmelse med nugældende dansk ret. Konventionens regel svarer til dansk rets regel om bortfald eller nedsættelse af erstatningen på grund af egen skyld, som den er udtrykt i færdselslovens § 65, stk. 1, 2. punktum, og i øvrigt er en almindeligt gældende regel, også ved erstatning inden for kontraktsforhold, jfr. Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del, s. 146 ff og fra retspraksis f. eks. Vestre Landsrets dom i U.f.R. 1921 s. 767, hvor erstatningen for skade på en befordret motor nedsattes til to trediedele, idet læsningen, der var foretaget af afsenderen, fandtes at kunne være foretaget omhyggeligere.

Ligesom efter dansk ret medfører efter konventionen den berettigedes egen skyld ikke ubetinget bortfald af erstatningskravet, men eventuelt kun en nedsættelse af erstatningen. Efter artikel 17, stk. 5, er fragtfø-

rerens, hvis han efter de øvrige bestemmelser i artiklen er ansvarsfri for nogle af de forhold, som har forårsaget skaden, kun ansvarlig i det omfang, hvori forhold, for hvilke han bærer ansvaret, har medvirket til skaden. Denne regel om fordeling af ansvaret er vel formuleret noget anderledes end færdselslovens ovennævnte regel, idet der efter konventionen ikke bliver spørgsmål om at afveje skyldgraden på de to sider, men alene om at fastslå, i hvilket omfang de forhold, som hver af parterne hæfter for, har medvirket til skaden. Det tør dog antages, at reglen i sin praktiske anvendelse ikke vil adskille sig fra nugældende dansk ret.

Konventionen må formentlig forstås således, at selv om fragtføreren har bevist, at der foreligger en ansvarsfrihedsgrund efter artikel 17, stk. 2, kan han ifalde ansvar, hvis den berettigede beviser, at fragtføreren alligevel af en eller anden grund er helt eller delvis ansvarlig for skaden.

Det er ligeledes i overensstemmelse med nugældende dansk ret, at fragtføreren efter konventionens artikel 17, stk. 2, er ansvarsfri, hvis skaden skyldes godsets egen beskaffenhed.

Endelig bortfalder fragtførerens ansvar efter artikel 17, stk. 2, hvis tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge. Ved denne begrænsning i fragtførerens ansvar nærmer konventionen sig problemstillingen efter færdselsloven og efter dansk rets almindelige ansvarsregel med omvendt bevisbyrde. Udvalget skal herom nærmere bemærke følgende:

I konventionens franske tekst beskrives ansvarsfrihedsgrunden som *des circonstances que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier* og i den engelske tekst som *circumstances which the carrier could not avoid and the consequences of which he was unable to prevent*. Disse formuleringer er de samme, som anvendes i artikel 27, stk. 2, i konventionen af 1952 om befordring af gods

på jernbaner, hvorimod den tidligere jernbanegodskonvention benyttede udtrykket *tvingende magt* (*vis major, force majeure*). Det fremgår imidlertid af motiverne til det tyske forslag til lov om ratifikation af GMR, at dette begreb var blevet fortolket forskelligt i de lande, der er tilsluttet jernbanegodskonventionen, og at der ikke ved den ændrede formulering har været tilsigtet nogen realitetsændring i jernbanernes ansvar.

Af forarbejderne til CMR fremgår, at man har tilstræbt at nå frem til en klart formuleret regel, der er i overensstemmelse med jernbanegodskonventionens regel.

Herefter må konventionens ansvarsregel kunne karakteriseres som en *vis major*-regel.

Begrebet *vis major* kan bestemmes som udefra kommende begivenheder af en sådan art, at skaden efter livets erfaring i almindelighed ikke kan undgås, selv om der er truffet forsvarlige forholdsregler, jfr. Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del, s. 120.

Den nærmere udvikling af *vis major*-begrebet inden for konventionens område må ske i nær tilknytning til begrebets forståelse på jernbanegodstransportens område. Udvalget finder derfor anledning til at referere de bemærkninger, der i så henseende er fremsat af afdelingschef i generaldirektoratet for statsbanerne *Th. Jensen* i bogen *Jernbanefragtkontrakten*, 1957, s. 141-42.

Hændelig skade, der skyldes selve driften (materiel og personale), samt driftsuheld kan ifølge den nævnte fremstilling ikke begrunde ansvarsfritagelse. Det samme gælder visse udefra kommende begivenheder, der influerer på driften og gentager sig med en vis regelmæssighed (f. eks. snefald og temperaturforandringer) eller erfaringsmæssigt forekommer med en sådan hyppighed, at der bør træffes rimelige foranstaltninger til at imødegå eller begrænse deres følger (f. eks. tyverier og brande). Det forlanges dog ikke, at der skal være truffet enhver foranstaltning, der teoretisk er mulig, men kun, at der er truffet de forholdsregler, der er forenelige med en omhyggelig og økonomisk forsvarlig drift.

Som forhold, der må antages at fritage for ansvar, nævnes i øvrigt: Naturfænomener som jordskælv, jordskred, oversvømmelser, lynnedslag, skypumper, orkaner, sne, storme og usædvanlig kulde eller varme; endvidere trediemands handlinger såsom forholdsregler fra offentlige myndigheders side, krigsoperationer, fjendtlig invasion, revolution, tyveri eller røveri af bevæbnede bander, kriminelle attentater, for så vidt de ikke burde have kunnet afværges, strejke af jernbanepersonalet, for så vidt den ikke skyldes jernbanens egen holdning. Derimod anses følgende forhold ikke som *vis major*: Tyverier i almindelighed, selv om de begås af jernbanen uvedkommende personer, brand, medmindre den udefra har forplantet sig til jernbanens område, driftsuheld som sammenstød, afsporinger etc., og uheld, der skyldes fejl eller mangler ved jernbanens anlæg eller materiel som f. eks. akselbrud, skinnebrud, varmløbning etc.

Dansk domspraksis giver kun enkelte eksempler vedrørende *vis major*. Eksempelvis kan nævnes Sø- og Handelsretsdommen i U.f.R. 1942 s. 635, der fritog statsbanerne for ansvar for skade, der skyldtes, at nogle vognladninger kartofler var blevet ødelagt af vand i forbindelse med, at en statsbanefærge efter at være minesprængt blev sat på grund.

Hverken med hensyn til det ubetingede ansvar for materiel fejl, der i konventionen udtrykkeligt er fastslået i artikel 17, stk. 3, eller med hensyn til driftsfejl kan ansvaret efter konventionen i praksis anses for nogen skærpelse af det ansvar, der efter færdselsloven påhviler fragtføreren som ejer eller bruger af motorkøretøjer, jfr. færdselslovens § 65, stk. 5, og ovenfor s. 22.

Hvor der ikke ville kunne pålægges ansvar efter færdselsloven, må konventionens regel efter udvalgets opfattelse antages at indebære en skærpelse af fragtføreransvaret. Den foreliggende domspraksis viser eksempler på frifindelser, som næppe havde kunnet forekomme under konventionens regel. Der henvises herved til Højesterets dom i

U.f.R. 1955 s. 674, der frifandt en fragtfører for erstatningsansvar for et i Tyskland sket tyveri af gods, som antoges begået, medens vognen var i fart, af en person, der var sprunget på under kørselen, og til Sø- og Handelsrettens dom i U.f.R. 1952 s. 463, hvor en fragtfører ikke fandtes at have udvist forsømmelse ved under en spisepause at have efterladt vognen aflåst ved en gæstgivergård i Hamborg ud til en stærkt befærdet gade og i nærheden af en benzintank, og derfor ikke ansås for erstatningspligtig i anledning af et tyveri, der blev begået fra vognen, medens den henstod uden opsyn.

På den anden side må det dog fastholdes, at der også efter den almindelige erstatningsregel med omvendt bevisbyrde påhviler fragtføreren et strengt ansvar, og at domfældelse synes at være hovedreglen. Der henvises herved eksempelvis med hensyn til ansvar for kørselsuheld og lignende til Højesterets afgørelse i sagen i U.f.R. 1953 s. 748, hvor skaden skyldtes et såkaldt træthedsbrud i påhængsvognens trækstang, og til Østre Landsrets dom i U.f.R. 1940 s. 871, der pålagde en vognmand ansvar for skade, som påførtes en af ham transporteret hest, da skaden måtte antages at være sket under transporten, medens det var uklart, hvorledes den var opstået.

Med hensyn til skader, der ikke står i forbindelse med kørselsuheld og lignende, henvises til følgende afgørelser, hvor ansvar er pålagt: U.f.R. 1948 s. 50 (Højesteretsdom): Under udførelsen af en flytning bortkom nogle genstande. Flytteforretningen, der ikke nærmere havde kunnet oplyse, hvorledes de var bortkommet, måtte bære ansvaret for det tab, som påførtes ejeren ved genstandenes bortkomst. U.f.R. 1949 s. 535 (Højesteretsdom): Under en vognmands afhentning af noget flyttegods på banegården blev to kufferter stjålet. Da det ikke var godtgjort, at bortkomsten ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra vognmandens side, dømtes han til at betale erstatning. U.f.R. 1950 s. 854 (Højesteretsdom): Nogle vinfade blev stjålet fra en påhængsvogn, der under et ophold i Wien

henstod fraspændt hovedvognen. Fra et vindue holdt en medarbejder hos transportfirmaets repræsentant opsyn med påhængsvognen. Kort efter at chaufføren havde forladt stedet, ankom en lastvogn af nøjagtigt samme udseende som hovedvognen, spændte påhængsvognen for og kørte bort. Transportfirmaet dømtes til at erstatte vinfadernes værdi, idet bevogtningen af påhængsvognen fandtes at have været utilstrækkelig. U.f.R. 1936 s. 433 (Østre Landsretsdom): Ansvar pålagt for bortkomst af en transporteret so, idet vognmanden ikke nærmere havde kunnet oplyse, hvorledes bortkomsten var sket. U.f.R. 1942 s. 551 (Vestre Landsretsdom): Ansvar pålagt en vognmand for gods, der var anbragt på vognmandens lastbil, og som gik til grunde ved en brand i bilen, medens den henstod i garage, idet det ikke var godtgjort, at branden ikke skyldtes vognmandens eller hans folks uagtsomme forhold.

Det ovenfor anførte vedrørende fragtføreransvaret efter gældende dansk ret tager sigte på ansvaret for tab eller beskadigelse af godset. Det er vanskeligere at fastslå, om fragtføreren også i tilfælde af forsinkelse med afleveringen af godset på bestemmelsesstedet hæfter efter en culparegel med omvendt bevisbyrde, eller der i dette tilfælde gælder en sædvanlig bevisbyrdefordeling, således at det påhviler den berettigede at godtgøre, at forsinkelsen kan tilregnes fragtføreren som ansvarspådragende.

Spørgsmålet ses ikke at være afgjort i domspraksis. Ifølge sølovens § 130 og luftfartslovens 88 108 og 109 er bortfragterens ansvarlig for skade som følge af forsinkelse på sin side efter en culparegel med omvendt bevisbyrde. For så vidt angår statsbanerne gælder den objektive ansvarsregel i statsbanelovens § 40 (CIM artikel 27), der ganske svarer til reglen i artikel 17, stk. 1 og 2, i GMR. Fra disse bestemmelser, der dækker bestemt afgrænsede områder og hviler på bestemmelser i internationale konventioner, kan ikke uden videre sluttes analogt til det til dels ulovbestemte område for landevejsfragtførerens ansvar, men uden betydning for

domstolenes stillingtagen kan de næppe være. Der kan da formentlig heller ikke gives nogen klar begrundelse for, at fragtføreren skulle hæfte efter en lempeligere regel for forsinkelse, idet han må være den nærmeste til at oplyse, hvorfor transporten har varet længere end aftalt eller ud over, hvad der efter forholdene må anses for sædvanligt og rimeligt.

Det må derfor ligge nær efter gældende dansk ret at slutte, at hvor godset ikke har været fremme til aftalt tid, eller hvor fragtføreren var klar over, at det var af væsentlig betydning, at godset var fremme til bestemt tid, og formentlig også hvor transporten har varet ekstraordinært længe, hæfter fragtføreren for forsinkelsen efter samme regel som for tab eller beskadigelse, således at han ifalder erstatningsansvar, medmindre det må antages, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, for hvem han er ansvarlig. Den ovenfor s. 22 f citerede udtalelse af Henry Ussing i Enkelte Kontrakter s. 411 sigter formentlig også til sådanne tilfælde.

4. Ansvarsfritagehe ved særlige skadeårsager. (Konventionens artikel 17, stk. 4, og 18, stk. 2-5, lovudkastets § 25).

Hvis tabet af godset eller beskadigelsen skyldes en eller flere af de i konventionens artikel 17, stk. 4, nævnte særlige farer, er fragtføreren fritaget for ansvar for skaden. Reglen gælder ikke forsinkelse med afleveringen. Godtgør fragtføreren, at skaden under de foreliggende omstændigheder kan være en følge af en af de nævnte særlige farer, antages skaden ifølge artikel 18, stk. 2, at være en følge heraf, således at fragtføreren bliver ansvarsfri, medmindre den berettigede fører bevis for en anden årsagsforbindelse. Bevismæssigt er der således den forskel mellem ansvarsfrihedsgrundene i artikel 17, stk. 2, og 17 stk. 4, at fragtføreren i de i stk. 2 nævnte tilfælde har bevisbyrden for ansvarsfrihed, medens der i de i stk. 4 nævnte tilfælde gælder en formodning for, at skaden skyldes en af de der nævnte kendsgerninger,

som det påhviler den til godset berettigede at afkræfte.

De nævnte særlige farer er følgende:

a) Brug af åbne køretøjer uden presenning, når brugen heraf udtrykkeligt er aftalt og nævnt i fragtbrevet. Hvis der er tale om en manko af unormalt omfang eller tab af kolli, indtræder ansvarsfrihed dog kun, jfr. artikel 18, stk. 3, hvis fragtføreren fører bevis for, at beskadigelsen eller tabet står i årsagsforbindelse med brugen af åben, utildækket vogn, eller i øvrigt beror på forhold, for hvilke han ikke bærer ansvaret.

Ifølge statsbanelovens § 40, stk. 3, litra a, gælder for jernbanetransport en tilsvarende regel. I Th. Jensens ovennævnte fremstilling s. 146 antages det, at jernbanerne er ansvarlige f. eks. i tilfælde af påvirkninger af vejrliget eller af stød samt af, at godset falder af vognen, og af trediemands handlinger såsom ildspåsættelse eller kast af sten mod ladningen.

Der foreligger så vidt ses ikke domspraksis vedrørende sådanne skadetilfælde; men dansk ret kan, for så vidt angår den materielle regel, ikke antages at ligge langt fra konventionens regel. Såfremt der på bestemte transportområder måtte være sædvane for anvendelse af åbne køretøjer uden presenning, vil fragtføreren efter dansk ret formentlig endog kunne blive ansvarsfri, selv om der ikke foreligger en udtrykkelig, i fragtbrevet nævnt aftale om anvendelsen af åben vogn. Heller ikke bevisbyrdemæssigt kan dansk ret antages at afvige væsentligt fra konventionen.

b) Manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket.

Det er herved fastslået, at afsenderen bærer risikoen for manglende eller mangelfuld emballering. Den anførte betingelse, at godset *efter sin beskaffenhed* skal være udsat for svind eller beskadigelse, sætter næppe nogen særlig snæver grænse for kredsen af de godsarter, der kan være omfattet af be-

Stemmeisen. Betingelsen sigter snarere til, at den skade, for hvilken der ikke er ansvar, skal være opstået ved de af en normal landevejstransport følgende påvirkninger af godset og ikke ved ekstraordinære påvirkninger som f. eks. sammenstød, og at bortkomst ved omstændigheder, der ikke har relation til egenskaber ved godset, som f. eks. tyveri, falder uden for bestemmelsen. På linie med det anførte er Th. Jensens fremstilling s. 147–148 for så vidt angår den med CMR's regel identiske bestemmelse i statsbanelovens § 40, stk. 3, litra b.

Fra dansk domspraksis kan nævnes følgende afgørelser:

U.f.R. 1936 s. 256 (Højesteretsdom): Et transportkompagni havde for en fabrik påtaget sig at transportere nogle vævemaskiner og lod ved sine folk maskinerne stuve uemballeret i en jernbanevogn, idet de fastsømmes til nogle i vognbunden anbragte brædder. Uanset at forsendelsen i uemballeret stand var sket efter aftale med fabrikkens repræsentant, blev transportfirmaet dømt til at betale erstatning for beskadigelse under transporten, da det havde påhvilet firmaet at træffe de for en sådan forsendelsesmåde nødvendige foranstaltninger eller gøre opmærksom på, at emballage var nødvendig.

U.f.R. 1958 s. 284 (Højesteretsdom): En fabrik havde overdraget et redningskorps at transportere nogle maskiner. Under transporten blev maskinerne beskadiget som følge af mangelfuld emballering. Efter det oplyste fandtes der under de foreliggende omstændigheder at måtte gås ud fra, at redningskorpset ikke havde påtaget sig emballeringen, og den omstændighed, at dets arbejdere havde ydet en ganske underordnet medvirken ved emballeringen uden at tage forbehold angående dennes forsvarlighed, kunne ikke medføre, at korpset ansås at have overtaget ansvaret for følgerne af den mangelfulde emballering.

Af de anførte domme har navnlig den sidstnævnte interesse, idet den hviler på det synspunkt, at afsenderen har bevisbyrden for, at fragtføreren har påtaget sig emballerin-

gen af godset, og desuden giver udtryk for, at ikke enhver medvirken fra fragtføreren side ved emballeringen er egnet til at pådrage ham ansvar for dennes forsvarlighed. Dommen i U.f.R. 1936 s. 256 viser, at der under hensyn til fragtføreren særlige sagskundskab i hvert fald i visse tilfælde kan påhvile ham en pligt til at vejlede afsenderen med hensyn til emballeringsspørgsmål. I overensstemmelse hermed er Ussing: Enkelte Kontrakter s. 411, der henviser til den sidst refererede dom.

Også hvis konventionen tiltrædes, må de i disse domme antagne principper formentlig kunne komme til anvendelse.

c) Behandling, ladning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på afsenderens eller modtagerens vegne.

Herunder må falde skader ved forskydning af læsset, tryk fra andet gods, væltning m. m. samt – uden for de tilfælde, der er omfattet af bestemmelsen under litra a — skader, der skyldes vejrligets indflydelse. I dansk ret vil der formentlig være tilbøjelighed til, ligesom med hensyn til spørgsmålet om godsets emballering, at statuere en pligt for fragtføreren til, selv om læsningen m. v. i øvrigt skal foretages af afsenderen eller modtageren, at bistå med råd og vejledning og til eventuelt at påse, at læsningen, stuvningen etc. sker forsvarligt. Der henvises herved til Vestre Landsrets dom i U.f.R. 1925 s. 704 om transport af en maskine, hvor det antoges at måtte påhvile kusken som den, der umiddelbart bærer ansvaret for kørselens forsvarlighed, at påse, at maskinen af ejeren var anbragt på en sådan måde, at kørselen kunne ske fuldt betryggende. Som et særligt tilfælde, hvor fragtføreren fandtes ansvarlig, henvises til Østre Landsrets dom i U.f.R. 1923 s. 671: Under læsningen af en flyttevogn blev indholdet af en kasse med kostbart glas og porcelæn beskadiget. Skønt kassen var pakket af ejerindens egne folk, dømtes flytteforretningen, hvis folk var gjort opmærksom på kassens indhold, til at betale erstatning.

På den anden side vil en særlig viden eller

sagkundskab hos afsenderen sikkert kunne føre **til**, at der statueres en pligt for ham til at påse læsningens forsvarlighed, herunder til at skønne over de til rådighed stående læsseredskabers egnethed, og til at underkaste det anvendte motorkøretøj et rimeligt eftersyn, således at afsenderens forsømmelse heraf kan medføre fortabelse af erstatningskravet. Der henvises herved til U.f.R. 1956 s. 1110 (Østre Landsretsdom), hvori det udtales, at da transport af papir i stabler rummer særlige vanskeligheder på grund af udskridningsfaren, hvad afsenderens folk var klar over, og da de selv havde bestemt læsehøjde og læsemåde og ikke instrueret chaufføren eller sikret sig, at han var kendt med denne art transporter, kunne chaufføren, på hvis kørsel der efter det oplyste intet havde kunnet udsættes, ikke være ansvarlig for den indtrufne skade. Da læsningen var udført af afsenderen, er afgørelsen i overensstemmelse med konventionens regel, der også må være hovedreglen efter nugældende dansk ret. I denne forbindelse kan desuden nævnes Højesterets dom i U.f.R. 1939 s. 240, hvor en vognmand blev frifundet for erstatningsansvar for skade på en hest, bl. a. fordi »indladningen . . . foregik under medvirken af (afsenderens) folk, og der blev ikke fra deres side stillet noget krav med hensyn til, hvorledes transporten skulle foregå«. At afsenderen bærer ansvaret for læsning foretaget af ham selv er ligeledes antaget i Vestre Landsrets ovenfor s. 25 nævnte dom i U.f.R. 1921 s. 767.

Reglen om, at afsenderen bærer ansvaret for læsning m. v. foretaget af ham selv, synes så selvfølgelig, at hovedinteressen, ligesom det er tilfældet med hensyn til de fleste af de øvrige i artikel 17, stk. 4, omhandlede særlige farer, knytter sig til bevisreglerne i artikel 18, stk. 2, der i fragtførerens favør opstiller en formodning for årsagsforbindelse mellem de særlige farer og den indtrufne skade, men således at den berettigede har adgang til at føre bevis for, at de særlige farer i det givne tilfælde ikke forelå eller ikke kan have gjort sig gældende, idet der

f. eks. har foreligget en fejl fra fragtførerens side, som i alle tilfælde ville have medført skaden.

Af de nævnte domme synes den sidstnævnte ved at tillægge det betydning, at en omhyggeligere læsning muligvis kunne have forebygget uheldet, men uden at kræve egentligt bevis for, at den mangelfulde læsning faktisk havde medvirket til dette, at give udtryk for en bevisbyrdefordeling, der ikke ligger fjernt fra bestemmelsen i konventionens artikel 18, stk. 2, 1. punktum. Det må antages, at man også efter gældende dansk ret vil være tilbøjelig til at svække kravene til beviset for, at forhold, der erfaringsmæssigt rummer en særlig risiko, i det konkrete tilfælde har bevirket eller medvirket til skaden. Hvad angår læsning, stuvning etc. vil det formentlig være tilstrækkeligt, at fragtføreren påviser en sådan sammenhæng mellem læsningen og skaden, at denne med rimelighed kan antages at skyldes læsningen. Efter det anførte vil en tiltrædelse af konventionen derfor næppe medføre nogen lempelse af betydning i fragtførerens ansvar.

d) Visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for helt eller delvist tab eller beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere. Hvis befordringen sker i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod virkninger af varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, må fragtføreren dog, jfr. artikel 18, stk. 4, godtgøre, at han har truffet alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af det særlige udstyr, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Reglen svarer til den almindelige regel i artikel 17, stk. 2, om ansvarsfrihed for skader, der skyldes godsets egen mangelfuldhed; dens selvstændige betydning består derfor navnlig i overflytningen af bevisbyrden for skadens årsag fra fragtføreren til den berettigede.

Der ses ikke fra dansk ret at foreligge domme vedrørende sådanne skadetilfælde, men det er utvivlsomt, at det materielretlige indhold af konventionens regel, i hvert fald for så vidt angår hovedbestemmelsen i artikel 17, stk. 4, litra d, må anses for stemmende med nugældende dansk ret. Med hensyn til bevisbyrdeproblemet henvises til bemærkningerne ovenfor under c).

e) Ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolli.

Heller ikke på dette område ses der at foreligge domspraksis. Om dansk rets stilling må formentlig det samme gælde som anført under d).

f) Befordring af levende dyr. Ifølge artikel 18, stk. 5, må fragtføreren for at opnå ansvarsfritagelse dog godtgøre, at han har truffet alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Også denne regel er nært beslægtet med reglen i artikel 17, stk. 2, om ansvarsfrihed for skader, der skyldes godsets egen mangelfuldhed, således at dens betydning navnlig ligger i bevislempelsen efter artikel 18, stk. 5. I de få domme, der foreligger, om befordring af levende dyr er ikke anerkendt nogen særlig regel om lempelse af fragtføreransvaret, se U.f.R. 1936 s. 433 (Østre Landsretsdom) og 1940 s. 871 (Østre Landsretsdom), samt den ovenfor under c) omtalte Højesteretsdom i U.f.R. 1939 s. 240.

5. Forsinkelse.

(Konventionens artikel 19, lovudkastets § 27).

Ved forsinkelse med afleveringen forstås efter konventionens artikel 19, at godset ikke afleveres inden den aftalte frist, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, at den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører, således at der i tilfælde af dellast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves

for under sædvanlige forhold at samle fuld last. På tilsvarende måde må forsinkelsesbegrebet formentlig bestemmes efter dansk ret, jfr. ovenfor s. 27 f, for så vidt der ikke på særlige områder består specielle sædvaner.

Domspraksis vedrørende forsinkelse er lidt omfattende. At ansvaret kan være ret strengt fremgår af Sø- og Handelsrettens dom i U. f. R. 1923 s. 146: Et speditjonsfirma havde på forespørgsel, om et parti smør samme dag kunne ekspederes til Gøteborg, svaret, at partiet i så fald måtte være firmaet i hænde inden kl. 15. Skønt dette skete, blev partiet først afsendt næste dag, og køberen afviste det da på grund af forsinket afsendelse. Speditøren blev dømt til at betale erstatning, uanset om ankomsten til Gøteborg ikke var blevet forsinket. Ved samme retsdom i U.f.R. 1924 s. 135, der vedrører jernbanetransport, blev en speditør dømt til at betale erstatning, fordi han havde forsømt at tilvejebringe tilladelse til at føre godset gennem Tyskland, hvilket medførte stor forsinkelse.

6. Tab af godset.

(Konventionens artikel 20, lovudkastets § 28).

Ifølge artikel 20, stk. 1, kan den berettigede uden at måtte skaffe andet bevis betragte godset som tabt, hvis det ikke er blevet afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvis ingen afleveringsfrist er aftalt, inden 60 dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Den omstændighed, at længere tid forløber, uden at fragtføreren opfylder aftalen, indicerer, at godset er bortkommet, og må antages også nu af danske domstole at ville kunne blive betragtet som tilstrækkeligt bevis for godsets bortkomst. En så eksakt udformning af princippet, som foretaget i konventionen kan imidlertid ikke tænkes gennemført uden gennem positiv lovgivning. I øvrigt er det karakteristisk, at det i de foreliggende domme om ansvar for bortkomst af befordret gods ikke i noget tilfælde ses at have voldt vanskelighed at føre bevis for

godsets bortkomst, og dette kan ikke antages at bero på, at man i praksis har ventet med at anlægge sag, indtil et positivt bevis for godsets undergang har kunnet føres. Konventionens regel kan derfor i Danmark næppe tænkes at få stor praktisk betydning. Reglen indebærer, at fragtføreren afskæres fra ved anbringender om, at godset ikke er gået tabt, at forhale den berettigedes mulighed for at gennemføre erstatningskravet ud over de anførte frister, og den givne formodning for godsets bortkomst vil ikke kunne modbevises af fragtføreren ved, at han godtgør, at godset er i behold, men befinder sig andetsteds; fragtføreren vil imidlertid efter omstændighederne kunne frigøre sig ved at bevise, at grunden til, at godset ikke er nået frem, er et af de i artikel 17 nævnte forhold. Bestemmelsen er således motiveret ved hensynet til at åbne parterne i internationale transportforhold mulighed for en hurtig afvikling af erstatningsspørgsmålet i tilfælde af, at godset ikke bringes rigtigt frem til bestemmelsesstedet. At konventionens regel i forhold til gældende dansk ret umiddelbart må siges at være i fragtførerens disfavør giver efter udvalgets opfattelse - navnlig under hensyn til længden af de fastsatte frister - ikke anledning til betænkeligheder.

Reglerne i de følgende stykker i artikel 20, hvorefter den berettigede, når han ved erstatningens modtagelse fremsætter krav om underretning, kan fordre godset afleveret, hvis det genfindes i løbet af et år efter erstatningens udbetaling, mod at betale fragten og tilbagebetale den til godsets værdi svarende del af erstatningen, svarer til bestemmelsen i statsbanelovens § 42 (CIM artikel 30, stk. 2-4), men er i øvrigt uden sidestykke i dansk lovgivning.

Den berettigede, der har modtaget erstatning, har hverken efter konventionen eller efter dansk ret pligt til at modtage godset, hvis det genfindes.

Efter dansk ret skal der ikke betales fragt, hvis befordringen ikke gennemføres, hvilket er et udslag af befragterens adgang til som misligholdelsesbeføjelse at hæve kontrakten,

jfr. Ussing: Enkelte Kontrakter, s. 414. At der i det omhandlede tilfælde heller ikke efter konventionen skal betales fragt følger af bestemmelsen i artikel 23, stk. 4.

Hvis den berettigede, der har modtaget erstatning, ikke har fordret sig underrettet i tilfælde af, at godset genfindes inden et år, eller han ikke inden 30 dage efter modtagelsen af fragtførerens underretning har fremsat krav om udlevering af godset, eller dette først genfindes mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren efter artikel 20, stk. 4, råde over godset i overensstemmelse med loven på det sted, hvor godset befinder sig.

Det må også efter gældende dansk ret antages, at en berettiget, der har modtaget underretning af fragtføreren om, at godset er kommet til veje, men har undladt inden rimelig tid at begære det udleveret, må anses at have opgivet sin ret til godset. Derimod må det i modsætning til konventionens regel formentlig antages, at der efter nugældende dansk ret må gives den berettigede meddelelse om, at godset er fundet, uanset hvornår dette sker, og uanset om den berettigede har forlangt at få sådan meddelelse, og selv om der er udbetalt erstatning, således at den berettigede kan vælge mellem at få godset udleveret eller at beholde erstatningen.

7. Ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb.

(Konventionens artikel 21, lovudkastets §24).

Hvis godset er blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som fragtføreren efter bestemmelserne i fragtaftalen skulle opkræve, skal fragtføreren ifølge artikel 21 erstatte afsenderen hans tab, dog ikke ud over efterkravsbeløbet og med ret til at afkræve modtageren det betalte beløb.

Dette gælder også efter dansk ret, jfr. Ussing: Enkelte Kontrakter s. 414 og Østre Landsrets dom i U.f.R. 1955 s. 188, hvor en vognmand, der skulle befordre en del af et solgt vareparti og udlevere det til køberen mod efterkrav af købesummen for hele par-

tiet, dømtes til at erstatte sælgeren hele efterkravsbeløbet og ikke blot betalingen for det af ham transporterede parti af godset.

8. Farligt gods.

(Konventionens artikel 22, lovudkastets § 13).

Artikel 22 indeholder - uden egentlig systematisk sammenhæng med de øvrige bestemmelser i konventionens kapitel IV — nogle bestemmelser om farligt gods. Det påhviler afsenderen at oplyse fragtføreren om den nøjagtige beskaffenhed af faren og angive de forsigtighedsforanstaltninger, som skal iagttages. Hvis sådan oplysning ikke er indført i fragtbrevet, har afsenderen bevisbyrden for, at fragtføreren var bekendt med farens beskaffenhed. Fragtføreren kan, hvis han ikke er underrettet om godsets farlighed, ansvarsfrit aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset. Afsenderen er ansvarlig for den skade, godset forvolder ved sin farlighed.

De beføjelser, der herved er tillagt fragtføreren, må han antages også at have efter dansk ret, jfr. herved sølovens § 119. Ligeledes vil afsenderen efter dansk ret kunne blive ansvarlig for godsets farlige egenskaber, jfr. sølovens § 97, stk. 2, og Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del s. 23 ff. Om afsenderen efter gældende dansk ret bliver ansvarlig, selv om han ikke har udvist fejl eller forsømmelse ved at overgive godset til fragtføreren, er ikke afgjort i praksis, men det må i hvert fald antages, at domstolene vil være utilbøjelige til uden videre at fritage afsenderen for ansvar.

9. Erstatningens størrelse.

(Konventionens artikel 23-26, lovudkastets §§ 29-33).

I artiklerne 23 ff gives der regler om erstatningens beregning. Reglerne betegner et system, der afviger væsentligt fra dansk rets almindelige regler, men svarer til reglerne om befordring med jernbane, med luftfartøj og til søs.

I tilfælde af helt eller delvist tab af godset bestemmes den værdi, som skal erstattes,

efter børsprisen, subsidiært markedsprisen eller mest subsidiært den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed på det sted og det tidspunkt, hvor godset overtages. Erstatningen for selve godsets værdi kan ikke overstige 25 guldfrancs pr. kg manglende bruttovægt*).

Børsprisen eller markedsprisen må lægges til grund, hvor det drejer sig om varer, der regelmæssigt omsættes; er varerne solgt en detail, må der regnes med detailprisen og ellers med engrosprisen. Det er prisen på afsendelsesstedet på det tidspunkt, godset overtoges til befordring, der gælder, selv om den er lavere end bestemmelsesstedets pris.

Denne standardisering og maksimering af erstatningen udgør, som det blandt andet omtales i motiverne til det tyske forslag til lov om ratifikation af CMR, modstykket til det strenge ansvar, der er pålagt fragtføreren. I Th. Jensens ovennævnte fremstilling s. 163 begrundes begrænsningen i jernbanernes ansvar med ønsket om at gardere disse mod særligt høje erstatningskrav for kostbare genstande, for hvilke der er et urimeligt forhold mellem værdien og den fragt, jernbanerne efter de almindelige tariffer kan opnå, og samtidig undgå besværlige særregler om befordring af kostbare genstande. Tilsvarende synspunkter må anlægges også ved den internationale godstransport ad landevej, som i meget væsentlig grad sker efter standardtariffer, der kan være fastsat efter aftale mellem fragtførerorganisationer i de forskellige lande, og hvis størrelse i øvrigt reguleres af konkurrencen.

Fastsættelsen af konventionens maksimumserstatning gav anledning til betydelige vanskeligheder. Nogle lande — heriblandt Tyskland, som henviste til den efter tysk ret gældende ansvarsbegrænsning til 80 D-mark pr. kg - ønskede fastsat den samme grænse på 100 francs pr. kg, som ifølge CIM artikel 31 gælder ved jernbanetransport. De fleste lande anså imidlertid denne grænse for at være alt for høj, og enkelte lande foreslog

*) Værdien af 1 guldfranc er for tiden 2.26 kr.

grænsen sat så lavt som til 5 eller 10 francs. Først efter at der af Den internationale Vejtransportunion og Det internationale Handelskammer var fremsat et fælles forslag om en ansvarsgrænse på 18 francs pr. kg, lykkedes det at opnå enighed om at fastsætte grænsen til 25 francs. Denne ansvarsbegrænsning, der udgør et væsentligt punkt i konventionens system, ses ikke at kunne give anledning til væsentlige betænkeligheder fra dansk side. I de normale tilfælde vil en ansvarsgrænse på 25 francs pr. kg formentlig gøre det muligt for vareejerne at opnå en erstatning, der dækker det lidte tab, og valget af en relativt lav maksimumserstatning vil antagelig kunne være medvirkende til, at fragttariffer og forsikringspræmier ikke fastsættes højere, end den reelle risiko betinger. Hertil kommer, at vareejernes interesser sikres ved, at der som nedenfor omtalt efter konventionen er adgang til at angive en højere værdi af godset end den i artikel 23, stk. 3, fastsatte.

Efter dansk ret kan en kontraktspart, der har ret til erstatning hos sin medkontrahent i anledning af dennes misligholdelse, kræve erstattet den økonomiske skade, der er en adækvat følge af misligholdelsen. Selv om det principielt er det individuelle tab, der erstattes, gælder der således også efter dansk ret begrænsninger i ansvarets omfang. Dels erstattes kun det økonomiske tab, men ikke en individuel interesse eller affektionsværdi, dels indeholder adækvansbetingelsen en begrænsning af ansvaret til påregnelige følger af det ansvarspådragende forhold.

Som eksempel på, at det i specielle tilfælde kan volde vanskelighed at fastsætte erstatningens størrelse, kan fra transportområdet nævnes U.f.R. 1946 s. 129 (Vestre Landsretsdom) : To malerier, der af en kunsthändler var købt for 600 kr. og videresolgt for 900 kr., blev ødelagt under transport. Ved fastsættelsen af erstatningen fandtes salgsprisen 900 kr. at måtte lægges til grund, uanset at malerierne som værende af ringe kunstnerisk værdi af to kunstsagkyndige var vurderet til 85 kr. Havde sagen skullet be-

dømmes efter konventionens regel, måtte man måske have betragtet salgsprisen som »markedsprisen«.

Som eksempel på en begrænsning af erstatningsansvaret ud fra adækvanssynspunkter kan fra transportområdet anføres Sø- og Handelsrettens dom i U.f.R. 1946 s. 1328: En fragtfører, der havde erstattet et under transport af en maskine ødelagt svinghjul med et lige så godt hjul, fandtes ikke pligtig at erstatte et af ejeren som følge af transportuheldet lidt tab ved, at der nu ikke kunne findes en køber til maskinen, hvilket skyldtes et omslag i konjunkturerne, da erstatning af et sådant tab fandtes at ligge uden for de naturlige grænser for en transportørs ansvar.

Hvis en afsender ved, at de transporterede varer er af usædvanlig høj værdi, må han efter nugældende ret gøre fragtføreren opmærksom herpå, for at denne kan træffe sine forholdsregler og eventuelt beregne sig et højere vederlag. Hvis afsenderen forsømmer at give sådan underretning, nedsættes i retspraksis erstatningen. Dette er fastslået ved en række domme om erstatning for bortkomst af befordrede kufferter. Der henvises til U.f.R. 1920 s. 445 (Østre Landsretsdom), som nedsatte erstatningen for nogle værdifulde smykker, U.f.R. 1930 s. 774 (Østre Landsretsdom), der nægtede erstatning for et kontant beløb på 400 kr. og nedsatte erstatningen for nogle smykker til halvdelen, U.f.R. 1944 s. 1046 (Østre Landsretsdom), der ikke ydede erstatning for nogle kostbare smykker, og U.f.R. 1945 s. 275 (Højesteretsdom), der skønsmæssigt nedsatte erstatningen for nogle pelsvarer af værdi ca. 11.000 kr. til 3.000 kr., og på den anden side U.f.R. 1962 s. 584 (Østre Landsretsdom), hvor det ikke fandtes upåregneligt, at en kuffert, der blev tabt fra en droske, indeholdt værdier, herunder smykker, for 5.000 kr. Hvis fragtføreren kender den særlige værdi af godset, kan der ikke ske nedsættelse af erstatningen på det omhandlede grundlag, jfr. Højesterets dom i U.f.R. 1954 s. 221, der pålagde en fragtfører fuldt ansvar for bortkomst af

en pakke med værdifulde minkskind trods fragtførerens påstand om kun at være ansvarlig for en vis normalværdi. Det fremhæves i dommen, at chaufførerne havde været klar over pakkens værdifulde indhold, og at fragtføreren ikke havde givet sine folk instruks om at træffe særlige foranstaltninger eller overhovedet vise særlig agtpågivenhed ved befordring af værdifulde forsendelser.

Endelig vil almindelige bevisregler medføre, at en afsender, der ikke kan bevise, at tabet overstiger det sædvanlige i forhold af den omhandlede beskaffenhed, må nøjes med en rimelig erstatning.

Under en erstatningssag efter konventionen vil problemstillingen være principielt forskellig fra problemstillingen under en sag om fragtføreransvar efter gældende dansk ret. Når der er tale om erstatningsansvar for godsets undergang, påhviler det ikke efter konventionen den berettigede at føre bevis for eller sandsynliggøre, at han har lidt et tab; konventionen opererer overhovedet ikke med tabet som økonomisk begreb. Er det godtgjort, at godset er gået tabt (eller er de i artikel 20, stk. 1, nævnte tidsfrister forløbet, uden at godset er afleveret) under sådanne omstændigheder, at der påhviler fragtføreren ansvar herfor, bliver der efter konventionen kun spørgsmål om at fastslå godsets »almindelige« værdi efter de i artikel 23, stk. 1 og 2, angivne kriterier. Denne værdi har den berettigede krav på at få erstattet inden for den i artiklens stk. 3 angivne absolutte grænse af 25 guldfrancs pr. kg manglende bruttovægt, og dette må gælde, selv om han derved bliver bedre stillet, end hvis befordringen var blevet behørigt gennemført. Derimod er den berettigede afskåret fra at forlange erstatning for den særlige værdi, godset måtte have for ham, fordi han f. eks. havde solgt det til en højere pris end den sædvanlige, eller fordi det på grund af hans individuelle forhold måtte have en værdi for ham ud over den almindelige.

Foruden at betale erstatning for godsets værdi skal fragtføreren tilbagebetale erlagt fragt og erstatte toldafgifter og andre om-

kostninger, der er påløbet i anledning af befordringen, jfr. artikel 23, stk. 4. Disse poster må også efter dansk ret indgå i erstatningsbeløbet. Herudover skal der ikke ydes erstatning.

I tilfælde af beskadigelse af godset udgør erstatningen ifølge artikel 25 det beløb, hvorved godsets værdi er forringet, beregnet efter samme regler som ved tab af godset. Erstatningen kan ikke overstige erstatningen i tilfælde af tab eller, hvis kun en del af godset er beskadiget, en forholdsmæssig del af den til erstatningen for fuldstændigt tab svarende erstatning.

Det må være den berettigedes sag at bevise, at og i hvilket omfang godset er beskadiget.

At erstatningen for beskadigelse ikke kan overstige erstatningen for tab gælder også efter dansk ret. Undertiden vil tab eller beskadigelse af en del af en samlet sending være så omfattende, at den i behold værende del af godset må anses for forringet i værdi, og tilfældet vil da efter dansk ret kunne betragtes som beskadigelse af hele sendingen. Konventionens artikel 25 må antages at stemme hermed.

Ved forsinkelse med afleveringen er det næppe muligt at opstille en formodning for, at der herved er forvoldt et tab, eller at udmåle tabet efter en tilsvarende almindelig målestok som ved godsets undergang eller beskadigelse. Konventionens artikel 23, stk. 5, pålægger den berettigede bevisbyrden for, at der er lidt skade ved forsinkelsen. Erstatningens størrelse er begrænset til fragtbeløbet. Med denne væsentlige begrænsning svarer konventionens regel til dansk ret.

Efter gældende dansk ret kan fragtføreren i fragtaftalen i hvert fald i et vist omfang fraskrive sig eller begrænse sit ansvar, jfr. *J. Günther Petersen: Ansvarsfraskrivelse, 1957, s. 28 ff.* Sådanne ansvarsfrie klauseler har ofte givet anledning til retstvist og er ikke sjældent blevet tilsidesat af domstolene, fordi de ikke har været tilstrækkeligt klart fremhævet over for befragteren, jfr. fra transportområdet U.f.R. 1923 s. 671

(Østre Landsretsdom), 1929 s. 707 (Højesteretsdom), 1943 s. 941 (Østre Landsretsdom) og 1945 s. 1103 (Højesteretsdom). Efter konventionen er der ikke adgang for fragtføreren til i fragtaftalen at begrænse ansvaret.

Som et supplement til konventionens standardiserede og maksimerede erstatning åbnes der ved artikel 24 og 26 mulighed for den berettigede for at opnå »fuld« erstatning. Ifølge artikel 24 kan han ved særlig aftale og mod et ekstra vederlag angive en højere værdi af godset end den i artikel 23, stk. 3, nævnte. I så fald skal der ved helt eller delvist tab betales erstatning efter de almindelige regler i artikel 23, stk. 1 og 2, men den angivne værdi træder som maksimumsgrænse i stedet for de 25 guldfrancs pr. kg manglende bruttovægt. Tilsvarende kan den berettigede efter artikel 26 angive en særlig interesse i afleveringen i tilfælde af tab, beskadigelse eller forsinkelse. I så fald skal der ydes erstatning indtil den angivne interesses beløb, men således at den berettigede har bevisbyrden for, at tabet overstiger den erstatning, der kan forlanges efter reglerne i artikel 23, 24 og 25.

10. Rente. Erstatning i fremmed mønt.

(Konventionens artikel 27, lovudkastets §35).

Efter konventionens artikel 27 skal der betales rente af erstatningsbeløbet med 5 % årlig. Rentekravet løber fra tidspunktet for fremsættelsen af skriftligt krav eller fra påbegyndelsen af retsforfølgning. Også efter dansk ret skal der svares en procesrente på 5 % p. a. Der gælder ingen almindelig regel om rente fra reklamations tidspunktet, men renten løber fra det tidspunkt, da retsforfølgning indledes. Efter gældsbrevslovens § 62, stk. 2, kan retten imidlertid bestemme, at renten skal løbe fra et tidligere eller senere tidspunkt, og konventionens bestemmelse afviger således ikke væsentligt fra dansk ret.

Når de beløb, på grundlag af hvilke erstatningen beregnes, ikke er udtrykt i det lands mønt, hvor betalingen kræves, omreg-

nes de efter kursen på den dag og det sted, hvor betaling af erstatning sker, jfr. artikel 27, stk. 2. Dette gælder også efter dansk ret, jfr. gældsbrevslovens § 7, stk. 1, og Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelig Del s. 33.

11. Erstatning på andet grundlag end aftale.

(Konventionens artikel 28, lovudkastets §36).

Konventionens artikel 28 giver en regel, hvorefter krav, der i anledning af tab, beskadigelse eller forsinkelse kan rejses mod fragtføreren på andet grundlag end fragtaftalen, er underkastet de bestemmelser i konventionen, der udelukker, angiver eller begrænser fragtførerens ansvar. Det samme gælder, såfremt kravet gøres personligt gældende imod en person, for hvem fragtføreren ifølge artikel 3 hæfter.

Det fremgår af motiverne til det tyske forslag til lov om ratifikation af C MR, at bestemmelsen har til formål at sikre den præceptive karakter af konventionens bestemmelser om fragtførerens ansvar ved at udelukke den berettigede fra i stedet for fragtaftalen at påberåbe sig en efter vedkommende nationale lov eventuelt bestående mulighed for at gøre fragtføreren ansvarlig efter reglerne om erstatning uden for kontraktsforhold. Bestemmelsen kan næppe tænkes at få stor betydning i sager, ved hvis pådømmelse dansk ret vil være at lægge til grund.

12. Forsæt og grov uagtsomhed.

(Konventionens artikel 29, lovudkastets §37).

Artikel 29 indeholder en bestemmelse om, at fragtføreren ikke kan påberåbe sig de bestemmelser i konventionens kapitel IV, der udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden, hvis fragtføreren har forvoldt skaden med forsæt eller ved sådan uagtsomhed, som efter pådømmelsesstedets lovgivning anses for ligestillet med forsæt. Bestemmelsen gælder også, hvor forsættet eller uagtsomheden er udvist af en person, for hvem fragtføreren i henhold til

artikel 3 hæfter, og i så fald tillige for vedkommendes personlige ansvar.

Den grad af culpa, som efter dansk ret kommer i betragtning, må være den grove uagtsomhed. Konventionens beskrivelse af den kvalificerede culpa stammer fra artikel 25 i Warszawakonventionen i dennes oprindelige affattelse, hvis udtryk i § 25 i luftbefordringslov (nr. 123 af 7. maj 1937) er fortolket som grov uagtsomhed, jfr. nærmere Hjalsted i U.f.R. 1957 B s. 1 ff.: *Luftbefordrerens kontraktsansvar i international luftret*, der redegør for de på grund af forskellighederne i de nationale lovgivninger bestående vanskeligheder ved i internationale aftaler at formulere en regel herom.

Bestemmelsen hviler på den betragtning, at de grunde, der har ført til som modstykke til det objektive fragtførerans var at opstille bestemte ansvarsfrihedsgrunde, ansvarsbegrænsninger og bevisbyrderegler, ikke gør sig gældende, hvis fragtføreren eller hans folk har begået grove fejl.

Hvad der forstås ved »grov uagtsomhed« må afgøres af domstolene. I den ovennævnte artikel vil Hjalsted for at opnå ensartethed i bedømmelsen i de forskellige lande indskrænke begrebet til »sædeles graverende forhold«. Reglen i artikel 29 kan vel særlig tænkes anvendt, hvor fragtføreren har behandlet godset på subjektivt hensynsløs måde, hvor skaden skyldes beruselse, eller hvor i øvrigt elementære regler for befordringens udførelse og godsets behandling er tilsidesat.

I forbindelse med det ovenfor under 9 nævnte spørgsmål om ansvarsfraskrivelse bemærkes, at det efter gældende dansk ret må anses for tvivlsomt, hvorvidt og i hvilket omfang en fragtfører kan fraskrive sig ansvaret for grov uagtsomhed.

13. Ansvar ved jernbane-, luft- og søbefordring.

Til sammenligning med konventionens regler skal der i oversigtsform gives en kort redegørelse for reglerne om fragtføreransvaret ved jernbane-, luft- og søbefordring.

jernbanebefordring.

Reglerne findes i statsbanelovens kapitel IV og svarer til jernbanegodskonventionen af 25. oktober 1952 (CIM).

Ansvarsgrundlaget er beskrevet på samme måde som ansvarsgrundlaget efter C MR (lovens § 40, stk. 2, CIM artikel 27, stk. 1). De generelle ansvarsfrihedsgrunde er ligeledes de samme som efter CMR (§ 40, stk. 2, CIM artikel 27, stk. 2). Ifølge § 40, stk. 3, (CIM artikel 27, stk. 3) fritages jernbanen for ansvar for tab eller beskadigelse, der skyldes særlige farer; disse svarer stort set til de i CMR artikel 17, stk. 4, nævnte.

Bevisbyrderegler ganske svarende til CMR artikel 18, stk. 1-3, findes i § 41 (CIM artikel 28), hvorimod CIM ikke indeholder regler svarende til CMR artikel 18, stk. 4 og 5.

Med hensyn til beviset for, at godset er gået tabt, og retten til at forlange det udleveret, hvis det genfindes, gælder ifølge § 42 (CIM artikel 30) i det væsentlige samme regler som efter CMR artikel 20.

Udleveres godset uden berigtigelse af efterkrav, if alder jernbanen ansvar efter samme regel som indeholdt i CMR artikel 21 (§ 35, stk. 3, CIM artikel 19, stk. 3).

Lovens § 43 (CIM artikel 31) om erstatningens størrelse i tilfælde af tab af godset svarer til CMR artikel 23, stk. 1, 2 og 4. Maksimumerstatningen er 100 kr. pr. kg (CIM 100 francs). Om erstatningens størrelse ved beskadigelse gælder (§ 44, CIM artikel 33) samme regel som efter CMR artikel 25.

Lovens § 45, stk. 2, om erstatningens størrelse ved forsinkelse (CIM artikel 34, stk. 2) svarer til CMR artikel 23, stk. 5. Herudover indeholder § 45, stk. 1, (CIM artikel 34, stk. 1) en regel, hvorefter jernbanen, hvis der ikke bevises at være forvoldt noget tab ved forsinkelsen, skal betale en erstatning på en tiendedel af fragten for hver overskridelse på en tiendedel af leveringsfristen, dog højst halvdelen af fragten.

Efter lovens § 46 (CIM artikel 36) er der adgang til at tegne interesse i afleve-

ringen på samme måde som efter CMR artikel 24 sammenholdt med artikel 26.

I tilfælde af, at der fra jernbanens side er handlet forsætligt eller groft uagtsomt, har den berettigede ifølge § 47 (CIM artikel 37) krav på fuld erstatning for det påviste tab indtil det dobbelte af de i §§ 43—46 angivne maksimalbeløb.

CIM artikel 38 indeholder en med CMR artikel 27, stk. 1, næsten identisk regel om rente af erstatningsbeløbet. Bestemmelsen er ikke optaget i statsbaneloven.

Jernbanernes ansvar for deres medhjælpere er det samme som efter CMR (lovens § 3, CIM artikel 40, stk. 1).

Luftbefordring.

Reglerne indeholdes i luftfartslovens kapitel 9 og bygger på reglerne i Warszawakonventionen med de til denne vedtagne ændringer af 28. september 1955.

Befordrerens er ansvarlig uden culpa for tab, beskadigelse og forsinkelse (lovens §§ 107, stk. 1, og 108, Warszawakonventionens artikel 18 og 19). Han fritages for ansvar, hvis han beviser, at han eller hans folk har »taget alle nødvendige forholdsregler for at undgå skaden, eller at dette ikke har været muligt for dem« (lovens § 109, konventionens artikel 20, jfr. Haagerprotokollens artikel X). Beviser befordrerens, at skadelidte ved egen skyld har medvirket til skaden, kan erstatningen nedsættes eller helt bortfalde (lovens § 110, konventionens artikel 21). Loven indeholder ikke regler om ansvarsfrihed ved transporter, der er forbundet med specielle risici; men der kan tages forbehold om ansvarsfrihed eller nedsættelse af erstatningens størrelse for tab eller beskadigelse, der hidrører fra godsets egen beskaffenhed eller fejl ved godset (lovens § 112, konventionens artikel 23, jfr. Haagerprotokollens artikel XII).

Godset anses at være gået tabt, hvis det ikke er ankommet senest 7 dage efter, at det skulle være kommet frem (lovens § 103, konventionens artikel 13, stk. 3). Denne regel kan ikke fraviges ved aftale, medmindre

den er anført i luftfragtbrevet (lovens § 104, konventionens artikel 15, stk. 2).

Ansaret er begrænset til 37 kr. pr. kg, beregnet i guldværdi. Der er mulighed for at angive en særlig interesse i afleveringen; i så fald gælder det angivne beløb som grænse for befordrerens ansvar, medmindre han beviser, at det overstiger den virkelige interesse (lovens § 111, stk. 2, konventionens artikel 22, stk. 2: 250 francs).

Begrænsningen af ansvarets omfang gælder ikke, hvis befordrerens eller hans folk bevises at have handlet forsætligt eller groft uagtsomt, vidende om, at skade sandsynligvis ville blive forårsaget (lovens § 113, konventionens artikel 25, jfr. Haagerprotokollens artikel XIII). Efter Hjalsteds ovenfor under 12 nævnte artikel s. 14 må der ligeledes antages at indtræde ansvar, hvis der er udvist uagtsomhed af en så grov karakter, at det er berettiget at opstille en (afkræftelig) formodning for, at skadevolderen har været sig handlingens risiko bevidst.

Begrænsningen af ansaret gælder også befordrerens folks personlige hæftelse (lovens § 114, konventionens artikel 25 A, jfr. Haagerprotokollens artikel XIV, stk. 3).

Søbefordring.

Reglerne findes dels i søloven, dels i konnossementsloven. Sidstnævnte lov anvendes ved søbefordring af gods mellem Danmark og andre stater, som har tiltrådt den internationale konnossementskonvention af 25. august 1924, samt ved søbefordring af gods fra Danmark til andre stater, se lovens § 6. Den vedrører kun ansaret over for konnossementsindehavere. I øvrigt gælder sølovens regler.

Ansaret efter søloven er - ligesom ansaret for landevejsfragtføreren efter nugældende dansk ret bortset fra færdselsloven - et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, både for så vidt angår ansaret for tab og beskadigelse (§ 118) og for så vidt angår forsinkelse (§ 130).

Erstatning for tab og beskadigelse fastsættes på grundlag af den værdi, godset ville

have haft, hvis det var blevet leveret i uskadt stand i rette tid og på rette sted (§ 120).

Bortfragteren kan begrænse sit ansvar indtil et beløb af 1.800 kr. for hver kollo eller anden enhed af godset.

Han kan endvidere forbeholde sig ansvarsfrihed, for så vidt angår transport af levende dyr og dækslast, og for så vidt angår skade, der skyldes fejl eller forsømmelse i navigeringen eller behandlingen af skibet (såkaldte nautiske fejl) udvist af skibsføreren, mandskabet, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste, samt for så vidt angår skade som følge af brand, der ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham selv (§ 122).

Ansaret for trediemands adfærd omhandles i sølovens § 8. Efter denne bestemmelse hæfter rederen for skade, der er forårsaget ved fejl eller forsømmelse i tjenesten af skibsfører, mandskab, lods eller andre, der udfører arbejde i skibets tjeneste.

Ansaret efter *konnossementsloven* omfatter kun tab og beskadigelse af godset. Det er principielt et culpaansvar med omvendt bevisbyrde (§ 4, pkt. 2, litra q). Hovedreglen er suppleret med en lang række specialbestemmelser, hvoraf skal fremhæves: Bortfragteren er uden ansvar for nautiske fejl og for brand, der ikke skyldes hans egen fejl eller forsømmelse, uden at han som efter søloven behøver at tage forbehold herom (§ 4, pkt. 2, litra a og b). Han er ligeledes ansvarsfri i en række tilfælde af vis major (§ 4, pkt. 2, litra c-k) samt for skade, der skyldes forsøg på redning af menneskeliv eller bjærgning; endvidere for skade, der beror på godset selv eller dets indpakning, og endelig for skade, der skyldes mangler ved skibet, som ikke har kunnet opdages ved tilbørlig opmærksomhed (§ 4, pkt. 2, litra l-p). Hvis den berettigede i de i § 4, pkt. 2, litra c-p, omhandlede tilfælde beviser, at fejl eller forsømmelse udvist af bortfragteren eller nogen, han hæfter for, har medvirket til skaden, er bortfragteren ikke ansvarsfri.

Ansaret er - uden at særlig aftale herom er fornøden - begrænset til 1.800 kr. for

hver kollo eller anden enhed af godset. Der er adgang til i konnossementet at optage en højere værdi, som i så fald anses at svare til godsets værdi, jfr. § 4, pkt. 5.

E. Indsigelser. Søgsmål. Forældelse.

(Konventionens og lovudkastets kapitel V).

1. Indsigelser.

(Konventionens artikel 30, lovudkastets § 38).

Med hensyn til modtagerens reklamationspligt sondrer konventionen, for så vidt angår krav, der støttes på tab eller beskadigelse af godset, imellem, om modtageren i forening med fragtføreren har fastslået godsets tilstand, eller dette ikke er sket. Kun i førstnævnte tilfælde kan ikke behørig indsigelse medføre et ubetinget bortfald af adgangen til at påberåbe sig tabet eller beskadigelsen, medens der i øvrigt gælder en bevisregel i fragtførerens favør.

I tilfælde, hvor modtageren og fragtføreren ikke i forening har fastslået godsets tilstand, pålægges der ved artikel 30, stk. 1, modtageren en pligt til at gøre indsigelse, således at der, hvis indsigelse undlades eller sker for sent, gælder den bevisregel, at modtageren antages at have modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand, hvis ikke andet godtgøres. Er tabet eller beskadigelsen synlig, skal indsigelsen, der i dette tilfælde ikke behøver at være skriftlig, fremsættes senest ved afleveringen. Er tabet eller beskadigelsen ikke synlig, skal indsigelsen ske skriftligt og fremsættes inden 7 dage efter afleveringen. Indsigelsen skal i begge tilfælde indeholde en angivelse af tabets eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed. Om forståelsen af begrebet synligt tab eller beskadigelse henvises til bemærkningerne til lovudkastets §§ 10 og 11, jfr. nedenfor s. 60.

Hvis modtageren og fragtføreren i forening har fastslået godsets tilstand, kan modtageren ifølge artikel 30, stk. 2, ikke påberåbe sig synlige tab eller beskadigelser, der

ikke er konstateret ved undersøgelsen. Ikke-synlige tab eller beskadigelser, der ikke er konstateret ved den fælles undersøgelse af godset, tillades det modtageren at føre bevis for, såfremt han gør indsigelse inden 7 dage efter undersøgelsen. Indsigelsen skal ske skriftligt. Konventionen udtaler sig ikke om, hvorvidt indsigelsen også i dette tilfælde skal angive tabets eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed; det må dog formentlig antages, at modtageren i det mindste må angive de omstændigheder, hvorpå han støtter sin påstand eller formodning om, at skade er indtrådt.

Erstatning for forsinket aflevering kan ifølge artikel 30, stk. 3, kun kræves, hvis modtageren skriftligt gør indsigelse inden 21 dage efter, at godset er blevet stillet til hans rådighed.

Det fremgår ikke klart af konventionen, om kravet om, at indsigelsen ved ikke-synlige tab og beskadigelser og ved forsinkelse skal ske skriftligt, er en betingelse for indsigelsens gyldighed, eller om det er tilladt modtageren at føre bevis for, at indsigelse er afgivet mundtligt og modtaget af fragtføreren. Efter konventionens formulering må det vistnok ligge nærmest at antage, at mundtlig indsigelse - i hvert fald bortset fra særlige tilfælde - skal være helt udelukket i internationale transportforhold.

Efter artikel 30, stk. 5, skal fragtføreren og modtageren give hinanden al rimelig bistand til at foretage de nødvendige undersøgelser.

Med hensyn til jernbane-, luft- og søtransport indeholder dansk lovgivning udtrykkelige reklamlationsregler (statsbanelovens § 50, luftfartslovens §§ 115 og 116, sølovens § 121 og konnossementslovens § 3, pkt. 6). Reglerne er, også for så vidt angår jernbanetransport, noget afvigende fra konventionens regler.

Forsæt eller grov uagtsomhed fra fragtføreren side medfører efter konventionen ikke lempelser i reklamlationspligten, og konventionen er for så vidt noget strengere i forhold til modtageren end jernbane- og luft-

fartslovenes regler, hvor reklamlationspligten ikke gælder, hvis fragtføreren har handlet svigagtigt (luftfartsloven) eller forsætligt eller groft uagtsomt (statsbaneloven).

Reklamlationsfristen regnes efter jernbane- og luftfartsreglerne fra modtagelsen af godset, medens fristen i konventionens artikel 30, stk. 1, regnes fra afleveringen, hvilket vil kunne virke strengt, hvor afleveringen finder sted, uden at modtageren eller en repræsentant for denne er til stede, f. eks. ved aflevering på et toldsted.

Bortset fra den sidstnævnte regel, der ikke uden betænkelighed vil kunne anerkendes, men som dog ikke kan være af en sådan betydning, at der bør tillægges betænkelighederne afgørende vægt, giver konventionens reklamlationsregler ikke udvalget anledning til indvendinger. Reglerne stemmer i det væsentlige med danske retsprincipper. Det må således efter gældende dansk ret påhvile modtageren af gods, der er befordret ad landevej, at reklamere over for fragtføreren, hvis han vil påberåbe sig misligholdelse af fragtaftalen. Også dansk rets almindelige regler om rettighedsfortabelse på grund af passivitet og almindelige bevisregler vil kunne føre til, at en modtager afskæres fra senere at rejse krav imod befordrerens. Uden positiv lovhjemmel vil man derimod ikke i praksis kunne nå til at opstille regler af en tilsvarende eksakthed som i de ovennævnte befordringslove og i konventionen. Det er imidlertid sandsynligt, at man, i hvert fald for så vidt angår transport af gods mellem næringsdrivende, ikke ville anerkende reklamation, der sker væsentligt senere end de i konventionen fastsatte frister. Virkningen af manglende eller ikke rettidig reklamation vil efter nugældende dansk ret kunne blive ikke blot en forringelse af modtagerens bevismæssige stilling, men også en fortabelse af erstatningskravet.

Konventionen indeholder ikke regler om reklamation i tilfælde af fuldstændigt tab af godset eller ved tilsidesættelse af parternes pligter i øvrigt, f. eks. efter artikel 11 (fragtføreren ansvar for tab eller urigtig be-

nyttelse af dokumenter) og artikel 22 (afsenderens ansvar for skade forvoldt af farligt gods). I sådanne tilfælde vil en reklationspligt imidlertid kunne følge af den nationale lov. Hvor afleveringen af godset sker i Danmark, må det formentlig i overensstemmelse med dansk rets almindelige regler om reklamation, jfr. herved købelovens §§ 27, 32, 52 og 53 og kommissionslovens §§ 20, 22, 23 og 24, og med reglerne om passivitet antages at påhvile den, der vil gøre krav gældende, at reklamere uden ugrundet ophold. Efter princippet i de nævnte love må det formentlig antages, at svig og grov uagtsomhed i disse tilfælde vil kunne medføre en lempelse af pligten til reklamation.

2. Domstolenes kompetence. Værneting.

(Konventionens artikel 31, stk. 1, lovudkastets § 39).

De i konventionens artikel 31, stk. 1, indeholdte regler om domstolenes internationale kompetence gælder for alle tvistigheder vedrørende befordringer, der er omfattet af konventionen, og ikke blot for sager om krav, der støttes på konventionens materielle regler, altså f. eks. også sager, hvor der er spørgsmål om adgang til at hæve fragtaftalen på grund af misligholdelse, eller sager, som drejer sig om forståelsen af særligt aftalte vilkår for befordringen.

Efter konventionen kan retssag anlægges i

- 1°) et land, hvorom parterne er enige, forudsat at landet er tilsluttet konventionen;
- 2°) det land, på hvis område sagsøgte har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået;
- 3°) det land, på hvis område det sted, hvor godset overtoges til befordring, eller bestemmelsesstedet er beliggende.

Disse regler er ufravigelige, idet sagen efter artikel 31, stk. 1 in fine, ikke kan anlægges ved nogen anden domstol.

Med hensyn til jurisdiktionsbestemmelser inden for de øvrige transportområder gæl-

der, at jernbaner ifølge CIM artikel 43, stk. 5, kun kan sagsøges i deres hjemland; statsbaneloven indeholder derfor ikke jurisdiktionsbestemmelser. Luftfartslovens § 117, stk. 2, der bygger på Warszawakonventionens artikel 28, giver jurisdiktionsbestemmelser for så vidt angår erstatningssøgsmål, der anlægges mod befordrerne. Hvis befordringen er omfattet af Warszawakonventionen, kan sagen kun anlægges i Danmark eller i en anden konventionsstat. Søloven og konnossementsloven indeholder ikke jurisdiktionsbestemmelser.

Det fremgår ikke klart af konventionen, om parterne på forhånd kan vedtage, at retssag mellem dem i givet fald skal anlægges i et bestemt af de efter artikel 31, stk. 1, mulige lande med den virkning, at de øvrige lande derved udelukkes, men det kan næppe antages at have været konventionens hensigt at udelukke parterne fra i fragtaftalen at vedtage et bestemt værneting.

At sagen efter parternes aftale kan indbringes for domstolene i en hvilken som helst konventionsstat svarer til, at der efter dansk ret er adgang for parterne til efter aftale at indbringe deres sag for den af flere sideordnede domstole, de ønsker, jfr. retsplejelovens § 247. Konventionens regel vil også i øvrigt kunne medføre, at danske domstole kommer til at afgøre retstvister, som efter almindelig opfattelse savner retlig tilknytning til Danmark — f. eks. hvor en udenlandsk fragtfører, der for en udlænding har befordret gods til eller fra Danmark, indstævnes her — og for hvis anlæggelse der efter de nugældende regler om udlændinges værneting i retsplejelovens § 248 ikke er værneting her i riget. At dette skulle forekomme i praksis synes dog mindre sandsynligt.

Konventionens jurisdiktionsregler er meget vidtgående, navnlig ved at tillade sag anlagt på stedet for godsets overtagelse eller aflevering. Det kan befrygtes, at sagsøgte ikke altid vil have mulighed for uden betydelig vanskelighed og bekostning at varetage sine interesser under sagen. Det må vistnok end-

videre erkendes, at der ikke haves sikkerhed for, at konventionens regler altid vil blive lagt til grund i ikke-konventionsstater, hvis fragtbrevet i strid med konventionens bestemmelse herom ikke indeholder den i artikel 6, stk. 1, litra k, omhandlede erklæring, eller hvis domstolene nægter at anerkende erklæringen. Det må dog herved bemærkes, at konventionens eksekutionsbestemmelser kun finder anvendelse på afgørelser, der er truffet i konventionsstater, jfr. nærmere nedenfor. Da det må anses for værdifuldt, at der fastsættes bestemte jurisdiktionsregler, som kan ventes anerkendt i et større antal lande, og da det i internationale forhold må anses for udelukket at begrænse domstolskompetencen til det land, hvor sagsøgte har bopæl, eller hvortil han har en lignende nær tilknytning, har udvalget imidlertid ikke afgørende indvendinger imod konventionens her omhandlede bestemmelser. Det bemærkes i denne forbindelse, at konventionen tillige medfører, at visse fra et dansk synspunkt uheldige jurisdiktionsregler i fremmed ret elimineres, således f. eks. den efter fransk ret bestående adgang for franske statsborgere til uden begrænsning at anlægge sag mod udlændinge ved fransk domstol (Gode civil artikel 14).

Domstolene i en ikke-konventionsstat kan efter konventionen ikke gøres kompetente ved parternes aftale. Dette beror, som det fremgår af motiverne til den tyske ratifikationslov, på, at parterne ved at aftale værneting i en ikke-konventionsstat - eventuelt i forbindelse med en aftale om, at sagen materielretligt skulle pådømmes efter *lex fori* - ville have mulighed for at omgå konventionens præceptive bestemmelser. En tilsvarende begrænsning er derfor ikke gjort, hvor domstolskompetencen beror på sagsøgte bopæl etc. eller på godsets overtagelses- eller bestemmelsessted.

3. Fuldblyrdelse af domme m. v.

(Konventionens artikel 31, stk. 2—5,
lovudkastets § 40).

Når tvistigheder vedrørende befordringer,

der er omfattet af konventionen, er indbragt for eller afgjort af en efter konventionen kompetent domstol, kan nyt søgsmål ikke anlægges mellem de samme parter på samme grundlag, medmindre afgørelsen af den domstol, ved hvilken det første søgsmål blev anlagt, ikke kan fuldbyrdes i det land, i hvilket det nye søgsmål anlægges, jfr. artikel 31, stk. 2.

Bestemmelsen, der gælder uanset, om det land, for hvis domstole den første sag er indbragt, har tiltrådt konventionen, stemmer med almindelige retsgrundsætninger om litispens og retskraft. Dens betydning beror navnlig på, at det i henhold til artikel 31, stk. 1, i reglen vil være muligt at anlægge sag i flere lande. Undtagelsesbestemmelsen beror på, at der efter konventionen ikke tilkommer afgørelser truffet i ikke-konventionsstater eksekutionskraft, og på de efter artikel 31, stk. 4, i øvrigt gældende begrænsninger i adgangen til fuldbyrdelse af fremmede domme, jfr. nedenfor.

Domme vedrørende befordringer, der er omfattet af konventionen, og som er afsagt i en konventionsstat og kan fuldbyrdes i domstolslandet, kan også fuldbyrdes i hvert af de andre kontraherende lande, jfr. artikel 31, stk. 3. Såfremt der i vedkommende land er fastsat formforskrifter for fuldbyrdelsen af fremmede domme, skal sådanne forskrifter iagttages, medmindre de giver mulighed for en prøvelse af dommens realitet. Eksekutionskraft tilkommer ifølge artikel 31, stk. 4, domme efter domsforhandling, udeblivelsesdomme og retsforlig, men ikke domme, der kun har foreløbig eksekutionskraft (*judgments qui ne sont exécutoires que par provision* eller *interim judgments*) eller afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

Konventionens artikel 31, stk. 3 og 4, svarer til CIM artikel 55, stk. 1. Warszawakonventionen og luftfartsloven indeholder ikke bestemmelser om fremmede dommes ekseku-

tionskraft; det samme gælder søloven og konnossementsloven.

Ved domme, der kun har foreløbig eksekutionskraft, sigtes til domme, der afsiges efter en summarisk procesform, hvor indsigelser i et vist omfang afskæres, men kan forbeholdes til afgørelse under en senere sag, jfr. betænkning nr. 286 (1961) om adgangen til at drive nukleare anlæg (atomanlæg) og erstatningsansvaret for skade forvoldt af nukleare ulykker s. 90.

Afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger at betale erstatning i anledning af selve sagsanlægget ud over sagsomkostningerne, er ukendte i dansk ret.

Ifølge konventionens artikel 31, stk. 5, kan sikkerhedsstillelse for sagsomkostninger i retssager angående de af konventionen omfattede befordringer ikke affordres den, der er statsborger i et af de kontraherende lande, og som har sin bopæl eller sit forretningssted i et af disse lande.

4. Forældelse.

(Konventionens artikel 32, lovudkastets §41).

Søgsmål vedrørende befordringer, som er omfattet af konventionen, skal efter artikel 32, stk. 1, anlægges inden et år. Fristen er dog tre år, hvis der er udvist forsæt eller sådan uagtsomhed, som efter loven i det land, hvor søgsmål anlægges, anses ligestillet med forsæt, hvilket for dansk rets vedkommende vil sige grov uagtsomhed, jfr. ovenfor s. 36 f.

Konventionens forældelsesbestemmelser gælder ligesom bestemmelserne om domstolenes kompetence og fremmede dommes eksekutionskraft alle krav vedrørende de af konventionen omfattede befordringer og ikke blot krav i henhold til de materielle konventionsregler.

En forældelsesfrist på et år for krav stammende fra fragtkontrakten er ligeledes fastsat i CIM, jfr. artikel 46, stk. 1, som også fastsætter en treårig forældelse i visse særlige tilfælde, bl. a. når skaden er forvoldt med forsæt. I statsbaneloven, jfr. § 51, er kun

den etårige forældelsesregel optaget, men denne regel kan næppe omfatte forsættigt voldt skade, for hvilken dansk rets almindelige, længere forældelsesfrister må antages at gælde. Warszawakonventionens artikel 29 (luftfartslovens § 118) fastsætter en forældelsesfrist på to år.

Efter nugældende dansk ret gælder for fordringer, som støttes på overenskomst om befordring af gods, uden for de nævnte specialbestemmelser om område en forældelsesfrist på fem år, jfr. lov nr. 274 af 22. december 1908 § 1, nr. 1, litra d. Spørgsmålet om en ændring af forældelsesreglerne her i landet er for tiden under overvejelse, jfr. herved betænkning nr. 174 (1957) om ændring af reglerne om forældelse af gældsfordringer. Betænkningen foreslår indført en forældelsesfrist på tre år for visse nærmere opregnede fordringer, bl. a. sådanne, som vedrører befordring af gods.

Om de hensyn, som ud fra et legislativt synspunkt i almindelighed taler for at indføre korte forældelsesfrister, henvises til den nævnte betænkning s. 7 ff; det kan efter udvalgets opfattelse — udover det generelt uheldige i på et specielt område at fravige dansk rets almindelige bestemmelser om forældelse — ikke give anledning til betænkeligheder, at forældelsesfristen på det her omhandlede område, ligesom efter statsbaneloven, fastsættes til et år.

Forældelsesfristen efter konventionen løber ifølge artikel 32, stk. 1,

a) ved delvist tab, beskadigelse eller forsinkelse fra den dag, da godset blev afleveret;

b) ved fuldstændigt tab fra den 30. dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den 60. dag efter, at fragtføreren overtog godset;

c) i alle andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Efter § 2 i forældelsesloven af 1908 regnes forældelsesfristen fra den tid, da fordringen af fordringshaveren kan kræves be-

talt. Bestemmelserne i konventionen må i det væsentlige anses for stemmende hermed.

Den dag, fra hvilken forældelsen løber, medregnes ikke i forældelsesfristen, jfr. artikel 32, stk. 1, in fine.

Med hensyn til afbrydelse af forældelsen gælder ifølge artikel 32, stk. 3, loven i det land, hvor søgsmål anlægges. Efter forældelsesloven af 1908 § 2, 2. punktum, kræves, at fordringshaveren erhverver skyldnerens anerkendelse af gælden eller foretager retsforfølgning til erhvervelse af forlig, dom eller anden retsafgørelse. Det kan for krav efter konventionen næppe være en ufravigelig betingelse, at skyldnerens erkendelse foreligger skriftligt, men i praksis vil bevismæssige hensyn formentlig føre til, at kreditor i internationale forhold sikrer sig skyldnerens skriftlige anerkendelse. Hvis skyldneren har anerkendt kravet, må det antages, at forældelsen efter konventionen er definitivt afbrudt, jfr. artikel 32, stk. 2, og at den videre forældelse af det anerkendte krav sker efter *lex fori*.

Ved suspension af forældelsen forstås, at forældelsesfristen som følge af en vis kendsgernings indtræden ikke begynder at løbe eller, hvis den allerede er begyndt, midlertidigt ophører at løbe, men fortsætter sit løb, når kendsgerningen er ophørt at virke, således at den tidligere forløbne del af fristen medregnes.

Et særligt tilfælde af suspension af forældelsesfristen, som savner sidestykke i dansk ret bortset fra bestemmelsen i statsbanelovens § 51, stk. 3, (CIM artikel 46, stk. 3), omhandles i konventionens artikel 32, stk. 2, der bestemmer, at når skriftligt krav er fremsat, standses forældelsens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Hvis kravet anerkendes delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Bevisbyrden for modtagelsen af kravet eller svaret herpå og for dokumenternes tilbagesendelse påhviler den, som påberåber sig disse forhold. Adgangen til på

denne måde at suspendere forældelsens løb kan kun benyttes een gang.

Reglen, som, efter hvad der er oplyst for udvalget, har sit forvillede i flere europæiske retsforfatninger, er begrundet i forældelsesfristernes korthed. Omend det efter udvalgets opfattelse må anses for uheldigt på et specielt retsområde som det foreliggende at indføre også denne særregel, der er principielt afvigende fra dansk rets almindelige forældelsesregler, finder man dog, navnlig på baggrund af de fastsatte bevisregler, ikke, at indførelsen af reglen som et led i konventionens system kan give anledning til afgørende betænkeligheder.

Ifølge artikel 32, stk. 4, kan forældede krav ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang, d. v. s. til selvstændig dom eller til compensation. Denne regel stemmer i det væsentlige med nugældende dansk ret, jfr. Ussing: Dansk Obligationsret, Almindelige Del s. 384; om adgangen til at bringe forældede konnekse fordringer i modregning se dog Ussing anf. værk s. 351 og betænkningen om forældelsesreglerne s. 37, hvorefter modregningskravet mellem fordringer, der udspringer af samme retsforhold, ikke antages udelukket ved forældelse.

5. Voldgift.

(Konventionens artikel 33, lovudkastets §42).

Efter artikel 33 kan fragtaftalen indeholde en bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende konventionens bestemmelser.

Ved denne bestemmelse, der må antages at kunne få stor betydning i praksis, er der åbnet mulighed for på forhånd at undgå uheldige virkninger af konventionens meget vidtgående værnetingsregler med valg mellem flere mulige værneting. På den anden side sætter bestemmelsen efter sin umiddelbare ordlyd ingen grænse for kredsen af de stater, hvortil voldgiften kan henskydes.

I hvilket omfang den i Genève den 21.

april 1961 indgåede konvention om handelsvoldgift, som omhandler voldgiftsaftaler i international handel, jfr. herom *Trolle* i U.f.R. 1961 B s. 203 ff og *Siesby* i Juristen 1962 s. 193 ff, finder anvendelse på aftaler alene om transport af varer mellem flere lande, kan vel være tvivlsomt. Hvad der forstås ved international handel, er ikke defineret i konventionen og kan tænkes afgjort forskelligt i de forskellige lande. Den i voldgiftskonventionens artikel VII hjemlede adgang for parterne til frit at aftale, hvilken lov der skal lægges til grund ved den materielretlige afgørelse af tvisten, må i hvert fald for så vidt angår nærværende konventions område fortrænges af den specielle voldgiftsbestemmelse i artikel 33, som kun tillader voldgiftsavgørelser på grundlag af CMR's bestemmelser, se herved *Siesby* s. 200 med note 14 a.

F. Gennemgående befordring.

(Konventionens og lovudkastets kapitel VI).

Dette kapitel indeholder særlige bestemmelser om befordring, som på grundlag af en enkelt fragtaftale udføres af flere fragtførere efter hinanden. Sådanne befordringer betegnes efter dansk sprogbrug ofte som gennemgående befordringer, jfr. *Ussing*: Enkelte Kontrakter s. 418.

Bestemmelserne, hvis praktiske betydning kan være tvivlsom, da sådanne aftaler ikke er almindelige, gælder kun gennemgangstransporter ad landevej; for så vidt transporten udføres dels ad landevej, dels ad anden befordringsvej, gælder herom bestemmelserne i konventionens artikel 2, jfr. ovenfor s. 14 ff.

1. Forholdet til den berettigede.

(Konventionens artikel 34 og 36, lovudkastets §§ 43 og 45).

Ved gennemgangstransporter i den ovennævnte forstand er hver af fragtførerne ifølge artikel 34 ansvarlig for udførelsen af hele befordringen. Der er dog ikke tale om et so-

lidarisk ansvar i sædvanlig forstand. Efter artikel 36 kan søgsmål om ansvar for tab, beskadigelse eller forsinkelse altid anlægges mod den første og den sidste fragtfører, hvorimod de mellemliggende fragtføreres hæftelse i forhold til befragteren er undergivet den begrænsning, at søgsmål kun kan anlægges, såfremt den begivenhed, der har forårsaget skaden, er indtruffet under den del af befordringen, som er udført af vedkommende fragtfører. En fragtfører, der selv har anlagt søgsmål, må dog tåle, at erstatningskrav vedrørende samme befordring fremsættes til modregning, uanset at det erstatningsbegrundende forhold er indtruffet under en anden fragtførers del af den samlede befordring.

Den fragtfører, med hvem befragteren har sluttet befordringsaftalen, vil i medfør af bestemmelsen i konventionens artikel 3 være ansvarlig for de af ham benyttede underfragtføreres handlinger og forsømmelser. Artikel 34's særlige betydning ligger derfor i fastslåelsen af, at den fragtfører, med hvem befragteren har sluttet fragtaftalen, er ansvarlig for hele befordringen, også når det fremgår af fragtaftalen eller er forudsat, at befordringen skal udføres som gennemgangs-transport, og at de senere fragtførere er kontraktligt ansvarlige over for befragteren.

En til artikel 34 og 36 svarende regel gælder for jernbanetransport ifølge CIM artikel 26 og 43, stk. 3, som ikke er optaget i statsbaneloven, og ifølge Warszawakonventionens artikel 31 (luftfartslovens § 119). Ved søtransporter, hvor gennemgangskonnossement er udstedt, må den første fragtfører i almindelighed antages at have overtaget ansvaret for hele befordringen, jfr. sølovens §§ 168 og 123 og *Ussing* 1. c.

Efter gældende dansk ret må det i øvrigt, hvor det er aftalt, at befordringen skal udføres af flere fragtførere efter hinanden, bero på fortolkning af fragtaftalen, om den fragtfører, som har sluttet aftalen med afsenderen, har påtaget sig ansvaret for hele befordringen, jfr. *Ussing* I.e.; domspraksis herom foreligger ikke. Selv om det fremgår

af fragtaftalen, at hovedfragtføreren ikke har påtaget sig sådant ansvar, vil der kunne påhvile ham en vis forpligtelse til at føre tilsyn med udførelsen af hele befordringen og varetage afsenderens interesser, jfr. Sø- og Handelsrettens dom i U.f.R. 1924 s. 124 om søtransport, hvor en speditør, der havde taget forbehold om ansvarsfrihed for de af andre transportører begåede fejl, og som havde undladt at meddele afskiberen, at godset var blevet indladet på dæk, således at afskiberen kunne træffe foranstaltninger i den anledning, blev dømt til at erstatte tabet ved, at godset blev beskadiget af havvand.

Domstolenes internationale kompetence med hensyn til erstatningssøgsmål efter artikel 36 må bestemmes i overensstemmelse med reglerne i artikel 31, stk. 1. Dette medfører, at en mellemliggende fragtfører vil kunne være nødt til at give møde ved afsendelsesstedets eller bestemmelsesstedets værneting, uanset at dette er beliggende i et land, som han ikke i øvrigt har nogen tilknytning til. Søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere på en gang, hvilket formentlig vil sige under samme retssag, smig. artikel 39, stk. 2 in fine. En af hovedfragtføreren indgået værnetingsaftale må mulig være bindende for underfragtførerne.

2. Forholdet mellem fragtførerne.

(Konventionens artikel 35 og 37-40, lovudkastets §§ 44, 46 og 47).

I konventionens artikel 37 og 38 indeholdes de materielle regler om den endelige fordeling af ansvaret mellem fragtførerne. Ifølge artikel 40 kan disse bestemmelser — som de eneste i konventionen — fraviges ved aftale. Bestemmelserne svarer i princippet til reglerne i CIM artikel 48-52, der ikke er optaget i statsbaneloven. Warszawakonventionen indeholder ikke regler om regres mellem fragtførerne ved gennemgangstransporter.

Ifølge artikel 37, litra a, er den fragtfører, der har forvoldt skaden, i forhold til de andre i befordringen deltagende fragtførere

ene ansvarlig i'or erstatningen, medens der i øvrigt efter artikel 37, litra b og c, og artikel 38 — om insolvens — finder en fordeling sted efter nærmere regler om skyld og om andel i fragten.

Ansvarsgrundlaget ved erstatningens fordeling mellem fragtførerne må være det samme, som efter konventionens artikel 17 gælder med hensyn til fragtførerens hæftelse over for den til godset berettigede, også hvor erstatningen skal fordeles mellem flere fragtførere i forhold til deres dele af ansvaret.

Artikel 37 udtaler sig ikke om bevisbyrdespørgsmålet under regressøgsmål. Det må formentlig i overensstemmelse med almindelige regler antages, at den regressøgende fragtfører har bevisbyrden for, at sagsøgte efter konventionens bestemmelser er helt eller delvis ansvarlig for skaden.

For at sikre den bevismæssige stilling ved en eventuel senere regressag mellem fragtførerne er det i artikel 35, stk. 1, bestemt, at den fragtfører, som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give denne kvittering og om fornødent tage forbehold af den i artikel 8, stk. 2, angivne art om rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre og om godsets og dets indpakkings synlige tilstand. Undladelse af at tage forbehold har efter artikel 35, stk. 2, den virkning, at bevisreglen i konventionens artikel 9, stk. 2, finder anvendelse i forholdet mellem fragtførerne.

I artikel 39, stk. 1, bestemmes, at en fragtfører, mod hvem der rejses regreskrav i henhold til artiklerne 37 og 38, ikke kan bestride retsmæssigheden af betaling erlagt af den regressøgende fragtfører, når erstatningsbeløbet er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette. Dette stemmer med almindelige regler om virkningen af *litis denuntiatio*.

Med hensyn til domstolenes kompetence i regressøgsmål indeholder artikel 39, stk. 2, en til reglerne i artikel 31, stk. 1, litra a, svarende bestemmelse. Der er ingen selv-

stændig adgang til at anlægge sagen på det sted, hvor godset overtoges, eller på bestemmelsesstedet. Efter 2. punktum kan alle de fragtførere, som sagen vedrører, sagsøges under samme retssag. Domstolens kompetence må bero på, om blot en af de sagsøgte ville kunne sagsøges i det land, hvor sagen anlægges.

Ifølge artikel 39, stk. 3, tilkommer der domme i regressager mellem fragtførerne eksekutionskraft i overensstemmelse med reglerne i konventionens artikel 31, stk. 3 og 4, ligesom forældelsesbestemmelserne i artikel 32 finder anvendelse på regreskrav mellem fragtførerne, jfr. nærmere artikel 39, stk. 4.

G. Ugyldighed af visse aftaler, (Konventionens kapitel VII artikel 41, lovudkastets kapitel VII § 48).

I artikel 41 er det som nævnt ovenfor s. 9 udtrykkeligt bestemt, at alle aftaler, der stri-

der imod konventionens bestemmelser, er ugyldige, se dog om artikel 40 s. 46. I stk. 2 er fremhævet nogle særlige tilfælde heraf.

Bestemmelsen må anses for rimelig, når henses til konventionens formål, at skabe ensartede regler i international godsbefordring.

H. Slutbestemmelser.

(Konventionens kapitel VIII artikel 42-51).

Dette kapitel, der indeholder bestemmelser om tiltrædelse, ikrafttræden og opsigelse af konventionen, om afgørelse af uenigheder mellem stater ved Den mellemfolkelige Domstol og om revision af konventionen, giver ikke anledning til særlige bemærkninger.

I den til konventionen føjede signaturprotokol er det aftalt, at der skal optages forhandlinger om aftaler vedrørende flytte-transporter og vedrørende sammensatte befordringer, se herom ovenfor s. 13 og 16.

III. UDKAST TIL LOV OM FRAGTAFTALER VEDRØRENDE INTERNATIONAL GODSBEFORDRING AD LANDEVEJ

Kapitel I.

Lovens område m. v.

§ 1. Denne lov gælder for befordring af gods med køretøj ad landevej mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke i det mindste den ene har tiltrådt den i Genève den 19. maj 1956 undertegnede konvention om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej.

Stk. 2. Loven gælder ikke for postbefordring og for befordring af lig og flyttegods.

Stk. 3. Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at lokal grænsetrafik helt eller delvis undtages fra lovens bestemmelser.

§ 2. Ved køretøjer forstås i denne lov motor-køretøjer, påhængsvogne og sættevogne, jfr. § 2 III og IV i bekendtgørelse af færdselslov nr. 231 af 27. juni 1961.

§ 3. Befordres et køretøj med pålæst gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 19, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

Stk. 2. Godtgøres det, at tab, beskadigelse eller forsinkelse, som er sket under befordringen med det andet befordringsmiddel, ikke skyldes lan devejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med dette befor-

dringsmiddel, afgøres landevejsfragtføreren ansvar dog efter de lovbestemmelser, som gælder om befordring af gods med det andet befordringsmiddel, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Findes der ikke sådanne ufravigelige lovbestemmelser, afgøres landevejsfragtføreren ansvar efter denne lov.

Kapitel II.

Fragtføreren ansvar for andre.

§ 4. Fragtføreren er ansvarlig for handlinger og undladelser i tjenesten af personer, der er ansat hos ham, eller af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

Kapitel III.

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse.

Oprettelse af fragtbrev.

§ 5. Fragtaftalen skal bekræftes ved fragtbrev.

Stk. 2. Aftalen er gyldig og underkastet denne lov, selv om fragtbrev ikke er oprettet, eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

§ 6. Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer og underskrives af afsenderen og fragtføreren. Disse underskrifter kan tryk-

kes eller erstattes af stempler, for så vidt ikke andet følger af loven i den stat, hvor fragtbrevet oprettes. Det første eksemplar overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholder fragtføreren. Stk. 2. Skal godset læses på flere køretøjer, eller drejer det sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan både afsenderen og fragtføreren forlange særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, hver slags gods eller hvert parti.

Fragtbrevets indhold.

§ 7. Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger:

- a) sted og dag for oprettelsen;
- b) afsenderens navn og adresse;
- c) fragtførerens navn og adresse;
- d) sted og dag for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet;
- e) modtagerens navn og adresse;
- f) den gængse betegnelse for godsets art og indpakningsmåde, ved farligt gods den almindeligt anerkendte betegnelse;
- g) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre;
- h) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde;
- i) omkostninger i forbindelse med befordringen (fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen);
- j) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter;
- k) erklæring om, at befordringen, selv om andet er aftalt, er underkastet den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

§ 8. Fragtbrevet skal i påkommende tilfælde tillige indeholde følgende oplysninger:

- a) forbud mod omlæsning;
- b) omkostninger, som afsenderen påtager sig at betale;
- c) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen;

d) godsets angivne værdi og det beløb, som en særlig interesse i afleveringen udgør, jfr. §§ 30 og 33;

e) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset;

f) en tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført;

g) en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til fragtførerens rådighed.

Stk. 2. Fragtbrevet kan efter aftale mellem parterne indeholde andre oplysninger, som de anser for påkrævede.

Ansvar for fragtbrevets indhold.

§ 9. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragtføreren som følge af, at de i § 7, litra b, d-h og j, og § 8, stk. 1, nævnte oplysninger samt andre oplysninger eller anvisninger, som afsenderen giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige.

Stk. 2. Har fragtføreren på afsenderens begæring i fragtbrevet indført oplysninger eller anvisninger som nævnt i stk. 1, anses han, hvis ikke andet godtgøres, for at have handlet på afsenderens vegne.

Stk. 3. Indeholder fragtbrevet ikke den i § 7, litra k, nævnte erklæring, er fragtføreren ansvarlig for omkostninger og skade, som herved påføres den, der er berettiget til godset.

Fragtførerens undersøgelsespligt.

§ 10. Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren forvisse sig om, at fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre er rigtige. Kan dette ikke gøres med rimelige midler, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

Stk. 2. Fragtføreren skal endvidere undersøge godsets og dets indpaknings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom i fragtbrevet.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

Stk. 4. Afsenderen kan mod at betale omkostningerne derved fordre, at fragtføreren forvisser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og om kollienes indhold. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

Fragtbrevets beviskraft.

§ 11. Fragtbrevet gælder, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

Stk. 2. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages det, hvis ikke andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god tilstand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

Mangelfuld indpakning af godset.

§ 12. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, når skaden eller omkostningerne skyldes mangelfuld indpakning af godset. Dette gælder ikke, dersom manglen var synlig eller kendt af fragtføreren, da han overtog godset, og han ikke tog forbehold herom.

Farligt gods.

§ 13. Overgives farligt gods til befordring, skal afsenderen give fragtføreren nøjagtig oplysning om, hvori faren består, og om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Er sådan oplysning ikke indført i fragtbrevet, påhviler det afsenderen eller modtageren på anden måde at godtgøre, at fragtføreren havde nøje kendskab til beskaffenheden af den fare, som befordringen af godset medførte.

Stk. 2. Havde fragtføreren ikke kendskab til godsets farlige egenskaber som anført i stk. 1, kan han når som helst og hvor som helst aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset uden pligt til at svare erstatning. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følge af, at godset er overgivet til befordring.

Dokumenter, der skal stilles til fragtførerens rådighed.

§ 14. Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godsets aflevering til modtageren, skal afsenderen stille de nødvendige dokumenter til fragtførerens rådighed og meddele ham de oplysninger, som fordres dertil.

Stk. 2. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at sådanne dokumenter eller oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre skaden skyldes fragtførerens fejl eller forsømmelse. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge, om dokumenterne og oplysningerne er rigtige og fuldstændige.

Stk. 3. Fragtføreren er ansvarlig for følgerne af tab og misbrug af de dokumenter, som ifølge fragtbrevet er stillet til hans rådighed, medmindre han godtgør, at tabet eller misbruget ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

Retten til at råde over godset under befordringen.

§ 15. Afsenderen har ret til at råde over godset, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestemmelsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den i fragtbrevet angivne.

Stk. 2. Denne ret går over til modtageren, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til denne, eller han gør brug af sin ret efter § 18, stk. 1.

Stk. 3. Retten til at råde over godset tilkommer dog modtageren fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet.

Stk. 4. Har modtageren under udøvelsen af sin ret til at råde over godset påbudt dette afleveret til en anden person, kan denne ikke anvise andre modtagere.

§ 16. Vil afsenderen eller i det i § 15, stk. 3, nævnte tilfælde modtageren udøve sin

ret til at råde over godset, skal han forevise det første eksemplar af fragtbrevet, i hvilket de nye anvisninger til fragtføreren skal være indført, og holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af disse anvisninger.

Stk. 2. Fragtføreren er ikke pligtig at efterkomme de modtagne anvisninger, hvis deres udførelse ikke er mulig på det tidspunkt, da de når den, som skal udføre dem, eller vil hindre den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller være til skade for afsenderen eller modtagere af andre sendinger. Fragtføreren skal straks underrette den, som har givet ham anvisningerne, om, at han ikke kan efterkomme dem.

Stk. 3. Fragtføreren er ej heller pligtig at efterkomme anvisninger, som medfører deling af sendingen.

§ 17. Undlader fragtføreren at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 15 og 16, eller retter han sig efter sådanne anvisninger uden at fordre det første eksemplar af fragtbrevet forevist, er han ansvarlig for skade, som forvoldes den berettede herved.

Godsets aflevering.

§ 18. Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, har modtageren ret til hos fragtføreren mod kvittering at fordre det andet eksemplar af fragtbrevet og godset afleveret. Fastslås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i § 27 nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre sine rettigheder efter fragtaftalen gældende.

Stk. 2. Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed.

Hindringer for befordringens udførelse.

§ 19. Er eller bliver det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umuligt at op-

fylde fragtaftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, skal fragtføreren indhente forholdsordre fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset.

Stk. 2. Er det muligt at udføre befordringen på anden måde end fastsat i fragtbrevet, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få forholdsordre fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset, skal han træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

Hindringer for afleveringen.

§ 20. Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente forholdsordre fra afsenderen. Afviser modtageren godset, har afsenderen ret til at råde over det uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet.

Stk. 2. Selv om modtageren har afvist godset, kan han dog fordre det afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget anden forholdsordre fra afsenderen.

Stk. 3. Opstår der hindringer for afleveringen, efter at modtageren i henhold til § 15, stk. 3, har påbudt godset afleveret til en anden person, skal ved anvendelsen af stk. 1 og 2 modtageren anses som afsender og den anden person som modtager.

Omkostningerne ved forholdsordre.

§ 21. Fragtføreren kan kræve omkostninger ved at indhente og udføre forholdsordre som nævnt i §§ 19 og 20 dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side.

Fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset.

§ 22. I de i § 19, stk. 1 og § 20 nævnte tilfælde kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigedes regning. Befordringen anses dermed for afsluttet, men fragtføreren skal forvare godset på den berettigedes vegne. Han kan dog betroe godset til en trediemand og er i så fald kun ansvarlig for,

at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset kan stadig holdes tilbage til sikkerhed for de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og for andre omkostninger, som kan kræves dækket.

§ 23. Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente forholdsordre fra den berettigede, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endvidere kan fragtføreren sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra den berettigede har modtaget anden forholdsordre, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

Stk. 2. Salg af gods, som befinder sig her i riget, skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Så vidt muligt skal fragtføreren i god tid underrette den berettigede om tid og sted for salget. Salg af gods uden for riget sker efter de i den stat, hvor godset befinder sig, gældende regler. Stk. 3. Salgssummen skal efter fradrag af de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og andre omkostninger stilles til rådighed for den berettigede. Overstiger omkostningerne salgssummen, kan fragtføreren kræve det manglende beløb betalt.

Kapitel IV.

Fragtførerens ansvar.

Betingelserne for ansvar og bevisbyrden.

§ 24. Fragtføreren er ansvarlig for tab og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket aflevering.

Stk. 2. Fragtføreren er dog fri for ansvar, hvis han godtgør, at tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Stk. 3. Fragtføreren kan ikke befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelse af den person, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk.

§ 25. Fragtføreren er fri for ansvar efter § 24, hvis tabet eller beskadigelsen skyldes de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

- a) brug af åbne køretøjer uden presenning efter udtrykkelig aftale, som er nævnt i fragtbrevet;
- b) manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket;
- c) behandling: læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne;
- d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for tab eller beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre forråv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere;
- e) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kollen;
- f) befordring af levende dyr.

Stk. 2. Godtgør fragtføreren, at tabet eller beskadigelsen under de foreliggende omstændigheder kan være opstået på grund af en af de i stk. 1 nævnte farer, skal det lægges til grund, at skaden er forvoldt på denne måde, medmindre den berettigede godtgør, at dette ikke er tilfældet. Denne regel gælder dog ikke i det i stk. 1, litra a, nævnte tilfælde, dersom der foreligger tab af unormalt omfang eller af hele kolli.

Stk. 3. Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, kan fragtføreren ikke kræve ansvarsfrihed efter stk. 1, litra d, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændig-

heder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Stk. 4. Fragtføreren kan ikke kræve ansvarsfrihed efter stk. 1, litra f, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

§ 26. Er fragtføreren efter § 24 eller § 25 fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

Forsinkelse.

§ 27. Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret til den aftalte tid, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører. Ved dellast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last.

Tab af godset.

§ 28. Godset kan betragtes som tabt, hvis det ikke er afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvor ingen frist er aftalt, inden 60 dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Stk. 2. Ved modtagelsen af erstatning for tab af gods kan den berettigede skriftligt forlange straks at blive underrettet, hvis godset genfindes inden et år efter erstatningens udbetaling. Fragtføreren skal skriftligt anerkende, at dette krav er fremsat.

Stk. 3. Den berettigede kan inden 30 dage efter modtagelsen af sådan underretning forlange, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og mod tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af de deri indbefattede omkostninger. Han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter § 32 og § 33.

Stk. 4. Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis aflevering ikke er fordraget inden udløbet af den i stk. 3 nævnte frist, eller hvis godset først genfindes efter forløbet af mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren råde over godset med de indskrænkninger, som måtte følge af tredjemands ret. For gods uden for riget gælder reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

Erstatningens størrelse ved tab.

§ 29. Erstatning for helt eller delvist tab af godset beregnes efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Værdien bestemmes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes heller ikke en sådan pris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige et beløb, som svarer til 25 francs for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0.900 finholdighed.

Stk. 3. Herudover skal kun fragt, toldafgifter og andre omkostninger ved befordringen erstattes, med hele beløbet ved fuldstændigt tab og med et forholdsmæssigt beløb ved delvist tab.

Angiven værdi af godset.

§ 30. Har afsenderen i fragtbrevet angivet en værdi af godset, som overstiger den i § 29, stk. 2, fastsatte begrænsning, og betalt den tillægsgodtgørelse, som måtte være aftalt, træder den angivne værdi i stedet som begrænsning for erstatningens størrelse.

Erstatningens størrelse ved beskadigelse.

§ 31. Ved beskadigelse af godset skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i § 29, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, dersom sendingen eller, hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi som følge af beskadigelsen, denne del var gået tabt.

Erstatning ved forsinkelse.

§ 32. Godtgøres det, at der er lidt skade som følge af forsinkelse, skal fragtføreren erstatte skaden, dog ikke ud over fragtbetøbet.

Særlig interesse i aflevering.

§ 33. Afsenderen kan mod at betale den tillægsgodtgørelse, som måtte være aftalt, i fragtbrevet fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af tab eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist. Er der angivet en sådan særlig interesse, kan der ud over, hvad der følger af §§ 29-32, kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

Ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb.

§ 34. Er godset blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som fragtføreren efter fragtaftalen skulle opkræve, skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet og med ret til at afkræve modtageren det betalte beløb.

Rente m. v.

§ 35. Af erstatningsbeløb kan kræves rente med fem procent årlig fra den dag, da skriftligt krav afsendes til fragtføreren, eller, hvis sådant krav ikke er fremsat, fra den dag, da retsfølgning påbegyndes.

Stk. 2. Kræves der erstatning i mønt, der ikke er gangbar på det sted, hvor betaling sker, omregnes beløbet til stedets mønt efter værdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på andet grundlag end aftale.

§ 36. Kræves erstatning for tab, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og de personer, for hvem han efter § 4 er ansvarlig, påberåbe sig de bestemmelser i denne lov, som udelukker fragtføreren ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

Forsæt og grov uagtsomhed.

§ 37. Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom personer, for hvem fragtføreren efter § 4 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

Kapitel V.

Indsigelser. Søgsmål.

Indsigelser.

§ 38. Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af tab eller beskadigelse med angivelse af tabets eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om synlige tab eller beskadigelser, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helligdage ikke medregnede. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk. 2. Har modtageren og fragtføreren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnede.

Stk. 3. Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis modtageren inden 21 dage efter den dag, da godset blev stillet til hans rådighed, skriftligt har meddelt fragtføreren, at han vil påberåbe sig forsinkelsen.

Stk. 4. Fragtføreren og modtageren skal give hinanden rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser.

Dornstolenes kompetence. Værneting.

§ 39. Søgsmål kan kun anlægges i en stat, hvor sagsøgte har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller hvor det sted, hvor godset blev overtaget til befordring, eller bestemmelsesstedet er beliggende. Parterne kan dog vedtage, at søgsmål skal kunne anlægges i en anden stat, hvis denne har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention.

Stk. 2. Sagen kan her i riget anlægges ved en ret, i hvis kreds et af de i stk. 1, 1. punktum, nævnte steder er beliggende, eller for hvilken parterne har vedtaget at indbringe den.

Fuldbyrdelse af domme m. v.

§ 40. Er søgsmål anlagt ved eller afgjort af en efter § 39, stk. 1, kompetent domstol, kan nyt søgsmål om samme krav mellem de samme parter ikke anlægges, medmindre afgørelsen i det første søgsmål ikke kan fuldbyrdes i den stat, i hvilken det nye søgsmål anlægges.

Stk. 2. Domme, herunder udeblivelsesdomme, afsagt af en domstol i en stat, som har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, og forlig, der er indgået eller bekræftet for en sådan domstol, kan fuldbyrdes her i riget, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på domme, som kun har foreløbig eksekutionskraft, eller på afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

Stk. 3. Begæring om fuldbyrdelse af de i stk. 2 nævnte udenlandske domme og forlig fremsættes for justitsministeren. Begæringen skal ledsages af en bekræftet udskrift af dommen eller forliget og en erklæring fra myndighederne i vedkommende stat om, at dommen eller forliget vedrører en befordring, som er omfattet af den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, samt at afgørelsen kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller

forliget indgået. Justitsministeren kan kræve, at udskriften og erklæringen skal være ledsaget af en bekræftet oversættelse.

Forældelse.

§ 41. Søgsmål skal anlægges inden et år eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, inden tre år.

Stk. 2. Forældelsesfristen løber

- a) ved delvist tab, beskadigelse eller forsinkelse fra den dag, da godset blev afleveret,
- b) ved fuldstændigt tab fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den tresindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset,
- c) i andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Stk. 3. Skriftligt krav standser forældelsens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendes kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Det påhviler den, som gør gældende, at kravet eller svaret herpå er modtaget af den anden part, og at dokumenterne er tilbagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelsens løb.

Stk. 4. Om afbrydelse af forældelsen gælder, når søgsmål anlægges ved dansk domstol, lov nr. 274 af 22. december 1908 om forældelse af visse fordringer og ellers loven i den stat, hvor søgsmål anlægges.

Stk. 5. Et krav, som er forældet, kan ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.

Voldgift.

§ 42. Fragtaftalen kan indeholde bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

Kapitel VI.

Befordring, som udføres af flere fragtførere efter hinanden.

§ 43. Udføres en befordring af flere landevejsfragtførere efter hinanden med en og samme aftale som grundlag, er hver af fragtførerne ansvarlig for befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår.

§ 44. Den fragtfører, som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give denne en dateret og underskrevet kvittering og anføre sit navn og sin adresse på det andet eksemplar af fragtbrevet. Om fornødent skal han på dette eksemplar og på kvitteringen tage forbehold af den i § 10, stk. 1 og 2, nævnte art. Bestemmelserne i § 11 finder anvendelse på forholdet mellem fragtførerne.

§ 45. Bortset fra modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang om krav med grundlag i samme fragtaftale kan søgsmål om ansvar for tab, beskadigelse eller forsinkelse kun anlægges mod den første fragtfører, den sidste fragtfører eller den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den begivenhed, som har forårsaget tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen, indtraf. Søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere ved samme retssag.

§ 46. En fragtfører, som har udredet erstatning, kan kræve erstatningen med renter og omkostninger betalt af de andre fragtførere, der har deltaget i befordringen, efter følgende regler:

- a) den fragtfører, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen;
- b) har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret eller, hvor det ikke er muligt at fordele ansvaret, i forhold til sin andel i fragten;
- c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstat-

ningen på dem alle i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 2. Er en af fragtførerne ude af stand til at betale, fordeles det manglende beløb på de øvrige i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 3. Fragtførerne kan ved aftale fravige bestemmelserne i stk. 1 og 2.

§ 47. En fragtfører, mod hvem der rejses krav efter § 46, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser kravet, når erstatningen er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

Stk. 2. Søgsmål om krav efter § 46 kan anlægges i en stat, hvor en af de fragtførere, mod hvem sagen anlægges, har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Alle fragtførerne kan sagsøges under samme retssag. Bestemmelsen i § 39, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 40, stk. 2 og 3, og 41 gælder også for disse søgsmål. Forældelsesfristen løber dog enten fra dagen for en endelig retslig afgørelse, hvorved den erstatning, der skal betales, er fastsat, eller, hvor en sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Kapitel VII.

Ugyldighed af visse aftaler.

§ 48. Aftaler om, at retten til forsikringsbeløb overlades fragtføreren, eller om ændring af bevisbyrden og andre aftaler, som afviger fra denne lov, er ugyldige bortset fra, hvad der følger af § 46, stk. 3.

Kapitel VIII.

Ikrafttræden m. v.

§ 49. Denne lov træder i kraft

Stk. 2. Bestemmelserne i § 65 i bekendtgørelse af færdselslov nr. 231 af 27. juni 1961 finder ikke anvendelse på fragtførers ansvar ved godsbefordring, der omfattes af denne lov.

IV. BEMÆRKNINGER TIL UDKASTETS ENKELTE BESTEMMELSER

Til § 1.

Paragraffens første stykke angiver lovens område svarende til de i konventionens artikel 1, stk. 1, indeholdte bestemmelser om konventionens anvendelsesområde. Lovudkastets bestemmelser er ligesom luftfartslovens regler om befordring med luftfartøj, se lovens § 5, jfr. §§ 90—91, ikke begrænset til befordringer, der sker til eller fra Danmark, men dets bestemmelser må i givet fald også komme til anvendelse på godsbefordring mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene er en konventionsstat. Lovudkastet fastslår herved i overensstemmelse med konventionens indhold en international privatretlig regel, som tilsigter, at konventionsbestemmelserne lægges til grund i tilfælde, hvor sager vedrørende befordringer mellem fremmede stater anlægges ved danske domstole i henhold til bestemmelserne i § 39, stk. 1, selv om sagen efter dansk international privatrets almindelige regler skulle afgøres efter loven i en ikke-konventionsstat.

Det er fundet uforholdende at gentage udtrykkeligt i lovteksten, at parternes bopæl og nationalitet er uden betydning for spørgsmålet om lovens anvendelse.

I de norske og svenske lovudkast er optaget et forbehold om, at loven ikke kommer til anvendelse, såfremt det følger af almindelige retsgrundsætninger, at en anden konventionsstats lov skal anvendes. Der sigtes herved til tilfælde, hvor sagen frembyder en sådan tilknytning til en anden konventionsstat, at den efter den internationale privatrets regler bør afgøres efter denne stats lovgivning. Det er i denne forbindelse af de

norske og svenske udvalg blevet fremhævet, at erfaringen viser, at en konventionstekst aldrig vil kunne transformeres til national lov således, at der opnås fuldstændig identitet mellem de nationale love, og at det både principielt og praktisk ville være uheldigt at se bort fra sådanne afvigelser mellem de nationale lovgivninger. Det danske udvalg er i og for sig enig i disse synspunkter, men har foretrukket ikke at medtage det omhandlede forbehold i sit lovudkast. Udvalget har herved lagt vægt på, at Danmark ved at tiltræde konventionen bliver forpligtet til at anvende dennes regler i overensstemmelse med bestemmelserne i artikel 1, stk. 1, og at forbeholdet derfor ikke kunne omfatte tilfælde, hvor den internationale privatrets almindelige regler udpeger en ikke-konventionsstats lovgivning som kompetent. Man skal endvidere pege på, at det tilsvarende forbehold i luftfartslovens § 4 ikke gælder, for så vidt angår de i lovens kapitel 9 indeholdte bestemmelser om befordring med luftfartøj, jfr. de ovennævnte bestemmelser i luftfartsloven. Hertil kommer — hvad udvalget tillægger betydelig vægt — at spørgsmålet om anvendelse af fremmed ret og ansvaret for oplysningen af dennes indhold efter dansk opfattelse i almindelighed antages at bero på og påhvile procesparterne, medens en bestemmelse som i de norske og svenske udkast foreslået ville kunne medføre den efter udvalgets opfattelse uheldige konsekvens, at disse spørgsmål inden for lovens område betragtedes som henskudt til domstolens initiativ. Nogen realitetsforskel mellem de norske og svenske udkast på den ene

side og det danske udkast på den anden side består der efter udvalgets opfattelse næppe.

Paragraffens andet stykke svarer til konventionens artikel 1, stk. 4. Af praktiske grunde er det foretrukket at gøre en generel undtagelse, for så vidt angår postbefordring, fremfor at anvende det i konventionen benyttede udtryk *befordringer*, hvis *udførelse omfattes af internationale postkonventioner*. Udkastets formulering svarer til luftfartslovens § 91, stk. 1, der bygger på Haagerprotokollens artikel II, som undtager *brev- og pakkepost* fra Warszawakonventionens regler. Det er ikke fundet fornødent at optage bestemmelsen i konventionens artikel 1, stk. 3, om befordring udført af stater m. v. i lovudkastet, jfr. herom ovenfor s. 13.

I paragraffens tredie stykke foreslås i overensstemmelse med konventionens artikel 1, stk. 5, optaget en bemyndigelse til ved kongelig anordning at undtage lokal grænsetrafik fra lovens bestemmelser. Spørgsmålet om særegler for grænsetrafik vil for Danmarks vedkommende navnlig være af praktisk betydning med hensyn til trafikken ved den dansk-tyske landegrænse; men det kan ikke være udelukket at anvende konventionens undtagelsesbestemmelse med hensyn til godskørsel mellem Danmark og Sverige i Øresundsområdet, hvis der måtte vise sig at være trang hertil.

Området for den dansk-tyske grænsetrafik må i henseende til konventionens anvendelse under de forhandlinger, som måtte blive optaget herom med vedkommende tyske myndigheder, utvivlsomt bestemmes videre end området for den såkaldte lille grænsetrafik, jfr. herom bekendtgørelse nr. 74 (lovtidende C) af 24. november 1956 om en mellem Danmark og Tyskland indgået overenskomst om grænsepassage uden for de for den internationale persontrafik tilladte grænseovergangssteder på den dansk-tyske grænse. I § 12, litra i, i den mellem Danmarks, Norges og Sveriges trafikministerier på den ene side og det tyske forbundstrafikministerium på den anden side indgåede for-

valtningsoverenskomst vedrørende udførelsen af den internationale person- og godskørsel ad landevej, jfr. herom ovenfor s. 9 f, er det bestemt, at den efter overenskomstens § 7 fornødne koncession til at udføre godskørsel med motorvogn mellem de skandinaviske lande og Tyskland ikke udkræves ved befordringer inden for den dansk-tyske grænsezone med motorkøretøjer, der er indregistreret i grænsezone. Til denne zone hører efter overenskomsten dels Kreis Flensburg Stadt, Kreis Flensburg Land og Kreis Südtondern, dels Åbenrå, Sønderborg, Gråsten og Tønder politikredse. For at antyde, at der må være tale om et område af begrænset udstrækning og af et vist enhedspræg i økonomisk henseende, er den omhandlede godskørsel i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovudkast i lovudkastet betegnet som *lokal grænsetrafik*.

Da det må anses for praktisk at kunne foretage en blot delvis fravigelse af lovens bestemmelser, er en udtrykkelig bestemmelse herom optaget i udkastet.

Efter konventionens artikel 1, stk. 5, er der som nævnt ovenfor s. 14 tillige adgang for de kontraherende parter til at fravige konventionen ved indgåelse af overenskomster om anerkendelse af negotiable fragtbreve. Efter konventionens almindelige bestemmelser er fragtbreve ikke negotiable, hvilket i almindelighed heller ikke er tilfældet efter nugældende dansk ret. Efter dansk ret vil et befordringsdokument kunne undergives negotiabilitetsregler ved aftale herom i dokumentet mellem parterne, medens ved internationale befordringer konventionen forudsætter, at der er indgået overenskomst mellem to eller flere stater om anerkendelse af negotiable fragtbreve, og at befordringen udelukkende sker over de landes territorier, som overenskomsten vedrører. Konventionen indebærer således en indskrænkning af mulighederne for i praksis at anvende negotiable befordringsdokumenter. Så vidt det er udvalget bekendt, forekommer det ikke her i landet, at afsendere i fragtbrevet for sig selv og senere indehavere fraskriver sig retten til

over for godtroende erhverve re at rejse indsigelse imod gyldigheden af fragtbrevet eller dets overdragelse, og der har ikke fra nogen side været fremsat ønske om en sådan ordning. Udvalget har derfor ikke fundet anledning til i forbindelse med spørgsmålet om Danmarks ratifikation af konventionen at foretage en dybere overvejelse af behovet for indførelse af negotiable fragtbreve og har i lighed med de øvrige nordiske udvalg ikke anset det for nødvendigt at optage nogen bestemmelse herom i lovudkastet.

Til § 2.

Paragraffen indeholder en til konventionens artikel 1, stk. 2, svarende definition af det i loven anvendte begreb *køretøjer*. Leddelte køretøjer er dog ikke nævnt, jfr. færdselslovens § 2.

Til § 3.

Paragraffen indeholder de i konventionens artikel 2 fastsatte bestemmelser om konventionsreglernes anvendelse på sammensatte befordringer. Om reglens indhold og begrundelse henvises til det ovenfor s. 14 ff anførte. Ved formuleringen er den uklarhed, der knytter sig til udtrykket *tvungende lovbestemmelser*, søgt undgået ved en omskrivning af reglen, således at de om befordring af gods med det andet befordringsmiddel gældende lovbestemmelser efter udkastet kommer til anvendelse, *for så vidt de ikke kan fraviges ved aftale*. Der er endvidere tilstræbt en forenkling i forhold til konventionens formulering, navnlig derved, at henvisningen i artiklens stk. 1, 2. punktum, til en fingeret fragtaftale mellem afsenderen af godset og fragtføreren med det andet befordringsmiddel er udeladt. Lovudkastet er i overensstemmelse med det norske lovudkast, hvorimod det svenske udvalg i sit udkast har tilføjet, at landevejsfragtførers ansvar afgøres, »som vore han den andre fraktföraren«. Der er ved den valgte formulering ikke tilsigtet nogen realitetsforskel i forhold til konventionen eller det svenske udkast.

Bestemmelsen i konventionens artikel 2, stk. 2, er ikke medtaget i lovudkastet, jfr. ovenfor s. 16.

Til § 4.

Bestemmelsen svarer til konventionens artikel 3, jfr. ovenfor s. 17.

Til § 5.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 4, fastslår, at fragtaftalen skal bekræftes ved oprettelse af fragtbrev, og at aftalen er gyldig, selv om dette ikke er sket. Reglen i konventionen om, at oprettelse af fragtbrev er uden betydning for spørgsmålet om, hvorvidt en fragtaftale er kommet i stand, er ikke medtaget i udkastet.

Til § 6.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 5. I overensstemmelse med den heri indeholdte bemyndigelse foreslås det, at underskrifterne på fragtbrevet skal kunne trykkes eller erstattes af stempler, hvilket ikke i Danmark ses at kunne give anledning til betænkeligheder. Bestemmelsen herom sigter såvel efter konventionen som efter almindelige regler alene til tilfælde, hvor fragtbrevet er oprettet i Danmark. For at opnå overensstemmelse med de norske og svenske lovudkast og for at undgå, at bestemmelsen i praksis kan give anledning til misforståelser, er der foreslået en tilføjelse, som angiver, at det i andre tilfælde er loven på fragtbrevets oprettelsessted, som er afgørende for, hvilke formkrav der må stilles.

Det har været overvejet at forsyne hvert af de tre eksemplarer af fragtbrevet med en betegnelse, som angiver, hvem det overgives til, eller dets funktion (»afsendereksemplar«, »fragtførereksemplar«); dette er imidlertid blevet opgivet, da det ikke har været muligt at finde nogen dækkende og mundret betegnelse for det andet fragtbrevseksemplar. Den af Den internationale Vejtransportunion udarbejdede formular til fragtbrev efter GMR, jfr. bilag 4, er forsynet med et fremhævet eksemplarnummer, og eksemplarerne fremtræder i forskellig papirfarve.

I paragraffens andet stykke indeholdes en bestemmelse om oprettelse af flere fragtbreve i tilfælde, hvor der benyttes flere køretøjer, eller det drejer sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier. Der henvises herom til bemærkningerne ovenfor s. 18.

Til § 7.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 6, stk. 1, angiver, hvilke oplysninger m. v., som skal anføres i fragtbrevet. Det er i overensstemmelse med de norske og svenske udkast anset for praktisk at lade disse bestemmelser fremtræde i en selvstændig paragraf til forskel fra de i artikel 6, stk. 2—3, omhandlede fakultative bestemmelser, jfr. herom nedenfor ad § 8. Om den i paragraffens litra k omhandlede erklæring henvises til bemærkningerne ovenfor s. 14; det bestemmes, at erklæringen ikke behøver at henvise til konventionen som sådan, men også kan henvise til en hermed stemmende lov.

Det har været overvejet at erstatte den i konventionen anvendte litrering med en talinddeling, hvilket formentlig efter dansk lovtradition ville forekomme naturligere. Bevarelsen af litreringen skyldes hensynet til at undgå vanskeligheder i det internationale samkvem ved citeringer af lovteksten.

Til § 8.

Paragraffen angiver i stk. 1 de i konventionens artikel 6, stk. 2, nævnte oplysninger, som i påkommende tilfælde kan optages i fragtbrevet. Opregningen er, som det fremgår af stk. 2, ikke udtømmende. Om anvendelsen af en bogstavinddeling henvises til bemærkningerne til § 7.

Til § 9.

Bestemmelsen, der vedrører parternes ansvar for fragtbrevets indhold, svarer til konventionens artikel 7. Den lille forskel i de nordiske udkast på formuleringen af de sidste ord i stk. 1 er uden reel betydning.

Til §§ 10 og 11.

Bestemmelserne omhandler fragtførerens un-

dersøgelsespligt og fragtbrevets beviskraft og svarer med en noget ændret opstilling til konventionens artikel 8 og 9. Genstanden for fragtførerens undersøgelsespligt er i konventionens franske og engelske tekst beskrevet som *l'état apparent de la marchandise et de son emballage* og *the apparent condition of the goods and their packaging*. Heri ligger, at undersøgelsespligten går videre end til en konstatering af, om godset eller indpakningen lider af åbenbare mangler, og at den også tager sigte på forhold, som konstateres gennem andre sanser end synet. Det i CIM artikel 45, stk. 2, pkt. 2°, litra d, anvendte udtryk *dommages non apparents* er i statsbanelovens § 50 oversat ved *skade, som ikke er udvendigt kendelig*. Udvalget har - ligesom de øvrige nordiske udvalg - i lovudkastets §§ 10, stk. 2, 12 og 38, stk. 1 og 2, foretrukket at anvende det kortere udtryk *synlig* som identisk med udvendigt kendelig.

Til § 12.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 10 og fastslår et ansvar for afsenderen for mangelfuld indpakning af godset.

Til § 13.

Paragraffen indeholder særlige bestemmelser om farligt gods svarende til bestemmelserne i konventionens artikel 22. Der henvises til bemærkningerne ovenfor s. 33. Udvalget har anset det for naturligt at placere disse bestemmelser, der i konventionen indeholdes i kapitel IV om fragtførerens ansvar, i sammenhæng med de øvrige bestemmelser om fragtaftalens opfyldelse.

Det er ikke fundet nødvendigt som i de norske og svenske udkast at skelne mellem godsets overlevering og dets befordring, se stk. 2 in fine.

De særlige regler, som §§ 14 og 15 i lov nr. 170 af 16. maj 1962 om nukleare anlæg (atomanlæg) indeholder om ansvar for skade under forsendelse af nuklear substans, berøres ikke af lovudkastet.

Til § 14.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 11, omhandler afsenderens pligt til med henblik på toldbehandling og andre formaliteter at forsyne fragtføreren med de til befordringens gennemførelse nødvendige dokumenter og oplysninger. Der henvises nærmere til bemærkningerne ovenfor s. 19; som der nævnt er konventionens bestemmelse om, at fragtføreren er ansvarlig for modtagne dokumenter *på samme måde som en kommissionær*, gengivet ved, at han er ansvarlig for fejl, men med omvendt bevisbyrde.

Til 15-17.

Bestemmelserne i konventionens artikel 12 om retten til at råde over godset under befordringen er i udkastet opdelt i tre paragraffer omfattende dels hovedbestemmelserne om afsenderens respektive modtagerens ret til råden og til at overføre denne ret til andre (§ 15), dels de nærmere betingelser for rådhedsrettens udøvelse (§ 16, der er søgt omskrevet i et klarere sprog) og endelig reglerne om fragtføreren ansvar for tilsidesættelse af sine pligter i forbindelse med den rådighedsberettigedes dispositioner over godset (§ 17).

Det er anset for overflødigt at medtage den i konventionens artikel 12, stk. 2, sidste led, indeholdte bestemmelse om, at fragtføreren, når afsenderens ret er ophørt, skal rette sig efter modtagerens forskrifter, i lovteksten.

Til § 18.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 13, omhandler modtagerens ret til på bestemmelsesstedet at fordre godset afleveret og fastslår tillige, at fragtføreren har tilbageholdelsesret i godset for beløb, der skyldes efter fragtbrevet.

Til § 19.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 14 og omhandler fragtføreren pligt til at indhente forholdsordre eller på anden måde træffe foranstaltninger til varetagelse af den berettigedes interesser i tilfælde, hvor det,

før godset når bestemmelsesstedet, viser sig umuligt at udføre befordringen efter fragtbrevets bestemmelser.

Til § 20.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 15, omhandler tilfælde af hindringer for godsets aflevering på bestemmelsesstedet, der foreligger eller opstår efter godsets ankomst hertil.

Til § 21.

Paragraffen omhandler fragtføreren ret til at kræve omkostningerne ved at indhente og udføre forholdsordre i de i §§ 19 og 20 nævnte tilfælde dækket og svarer til bestemmelsen i konventionens artikel 16, stk. 1, som det er fundet naturligt at udskille i en selvstændig paragraf.

Til §§ 22 og 23.

Paragrafferne indeholder - ligeledes i tilknytning til §§ 19 og 20 - bestemmelser om fragtføreren pligt til at drage omsorg for godset i tilfælde af befordrings- eller afleveringshindringer og svarer til konventionens artikel 16, stk. 2-5. For at lette overskueligheden er bestemmelserne opdelt i to paragraffer.

I § 22, der svarer til artikel 16, stk. 2, fastslås fragtføreren ret til i de i §§ 19, stk. 1, og 20 nævnte tilfælde af hindringer at aflæse godset og hans pligt til fortsat at forvare det på den berettigedes vegne. Om tilbageholdelsesret for fragtføreren krav henvises til bemærkningerne s. 21.

§ 23, der svarer til artikel 16, stk. 3-5, omhandler fragtføreren ret til at foretage nødsalg af godset. Salget skal ifølge artikel 16, stk. 5, ske efter reglerne på det sted, hvor godset befinder sig. I overensstemmelse med, hvad der må anses at være nordisk ret, er det i lovudkastet bestemt, at salget skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde og således, at der så vidt muligt gives den berettigede betimeligt varsel om salget, jfr. herved bestemmelserne i købelovens §§ 34 og 35. Bestemmelsen i

stk. 2, 3. punktum, om, at salg af gods, der befinder sig uden for riget, skal ske efter reglerne i den stat, hvor godset befinder sig, er indsat for at opnå overensstemmelse med de norske og svenske lovudkast.

Til 24-26.

Reglerne om fragtførerens pligt til at betale erstatning for tab og beskadigelse af godset og for forsinkelse med afleveringen indeholdes i konventionens artikel 17, medens artikel 18 indeholder bevisregler i tilknytning hertil, se s. 24 ff. Denne opdeling af de materielle regler og bevisreglerne vanskeliggør en tilegnelse af reglerne, der må udledes ved sammenholdelse af bestemmelser, som ikke fremtræder i umiddelbar sammenhæng, og konventionens system må efter udvalgets skøn i det hele forekomme vanskeligt at overskue. Udvalget har derfor i udkastet foretrukket så vidt muligt at lade bevisbyrde-reglerne fremgå af formuleringen af de materielle regler. For at lette overskueligheden og for at fremhæve en ikke uvæsentlig forskel i anvendelsesområdet for på den ene side artikel 17, stk. 1-3 og 5, og artikel 18, stk. 1, og på den anden side artikel 17, stk. 4, og artikel 18, stk. 2-5, er der i udkastet foretaget en opdeling af bestemmelserne således, at de fremtræder i tre paragraffer omfattende dels almindelige, dels specielle regler.

§ 24 svarer til konventionens artikel 17, stk. 1-3, og indeholder de almindelige ansvarsregler. Bestemmelsen i artikel 18, stk. 1, om bevisbyrden for, at en ansvarsfrihedsgrund foreligger, fremgår af § 24, stk. 2. I øvrigt er bestemmelsens formulering i det væsentlige identisk med statsbanelovens § 40, stk. 1-2.

§ 25 indeholder de i artikel 17, stk. 4, omhandlede ansvarsfrihedsgrunde, der beror på, at befordringen er forbundet med specielle risici, og som i modsætning til ansvarsfrihedsgrundene i § 24, stk. 2, kun gælder skade i form af tab eller beskadigelse af godset, men ikke forsinkelse. Paragraffen er ind delt således, at stk. 1 indeholder de materielle

regler, medens bevisreglerne i artikel 18, stk. 2-5, findes i stk. 2-4.

Om anvendelsen i § 25, stk. 1, af en bogstavinddelene; henvises til bemærkningerne til § 7.

I § 26, der svarer til konventionens artikel 17, stk. 5, er reglen om en indskrænkning af ansvarets omfang omskrevet til en regel om nedsættelse af erstatningen i tilfælde af samvirkende skadeårsager, når fragtføreren efter § 24 eller § 25 er fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget skaden.

Til § 27.

Paragraffen indeholder en til konventionens artikel 19 svarende definition af, hvornår forsinket aflevering foreligger. Bestemmelsen i 2. punktum tager alene sigte på tilfælde, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt.

Til § 28.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 20, indeholder regler om, hvornår godset i tilfælde af ikke rettidig aflevering kan betragtes som tabt, og om, hvorledes der skal forholdes, hvis godset igen kommer til stede.

Dansk ret indeholder ikke nærmere regler om, hvorledes den fragtføreren ved artikel 20, stk. 4, tillagte ret til at råde over godset kan ske. Reglen må herefter være den, at fragtføreren kan vælge, om han vil sælge godset eller beholde det. Det er ikke anset for nødvendigt at udtale dette udtrykkeligt i lovudkastet. For at opnå overensstemmelse med de øvrige nordiske udkast har man i lovudkastet foreslået den i og for sig selvfølgelig tilføjelse til konventionens bestemmelse, at fragtførerens råden over godset må ske med de indskrænkninger, som måtte følge af trediemands ret over godset. Der sigtes herved blandt andet til det forhold, at et forsikringssselskab, som på fragtførerens vegne måtte have udbetalt erstatning for godset, jævnlig ifølge forsikringsvilkårene vil være indtrådt i fragtførerens ret til godset; men det må efter omstændighederne ligeledes antages, at en i forhold til fragtføreren gyldigt

stiftet panteret i godset vedbliver at bestå.

Bestemmelsen i udkastets stk. 4, 2. punktum, om råden over gods, der beiinder sig i udlandet, er indsat for at opnå overensstemmelse med de norske og svenske lovudkast.

Til § 29.

Paragraffen svarer til de i konventionens artikel 23, stk. 1-4, indeholdte bestemmelser om erstatningens størrelse ved tab af godset, hvorom nærmere henvises til bemærkningerne ovenfor s. 33 ff. I modsætning til statsbanelovens § 43, konnossementslovens § 4, nr. 5, og luftfartslovens § 111 er maksimumsbeløbet for erstatningens størrelse ikke udtrykt i danske kroner, men — ligesom i konventionen — i guldfrancs. Ved denne formulering, der må anses for hensigtsmæssig i det internationale samkvem, er det undgået at tynde lovteksten med en til luftfartslovens § 111, stk. 5, svarende omregningsregel.

Det er fundet unødvendigt at medtage bestemmelsen i konventionens artikel 23, stk. 6, i lovteksten.

Til § 30.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 24 om angivelse af en værdi af godset, som overstiger den i § 29 fastsatte begrænsning. Konventionen kan synes at stille krav om, at angivelsen af en særlig værdi af godset eller en særlig interesse i afleveringen skal ske mod ydelse af et særligt aftalt ekstra vederlag til fragtføreren. Denne betingelse må vel antages at være indsat af hensyn til lande, hvis retsforfatninger ikke uden videre anser formueretlige løfter, for hvilke der ikke ydes vederlag, for bindende, jfr. kravet i engelsk ret om *consideration*. De nordiske udvalg har været enige om, at det ikke kan anses for stridende mod konventionen at åbne adgang for parterne til at fravige betingelsen, og lovudkastets §§ 30 og 33 er affattet i overensstemmelse hermed.

Til § 31.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 25, omhandler erstatningens størrelse

ved beskadigelse af godset. Der henvises herom nærmere til bemærkningerne s. 35.

Til § 32.

Paragraffen omhandler erstatning for forsinket aflevering. Foruden en regel om begrænsning af erstatningens størrelse indeholder den — i modsætning til §§ 29-31 — et krav om, at den berettigede fører bevis for, at der er lidt skade som følge af forsinkelsen, jfr. nærmere ovenfor s. 35. Paragraffen svarer til konventionens artikel 23, stk. 5, som det er anset for naturligt at udskille i en særlig paragraf placeret efter bestemmelserne om erstatningens størrelse ved tab og beskadigelse.

Til § 33.

I tilknytning til bestemmelserne i §§ 29-32 indeholder paragraffen regler om fastsættelse af en særlig interesse i rigtig aflevering. Paragraffen svarer til konventionens artikel 26. Herom og om forskellen mellem §§ 30 og 33 henvises til det ovenfor s. 36 anførte.

Til § 34.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 21 og indeholder regler om ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb. Af systematiske grunde er det anset for hensigtsmæssigt at placere paragraffen efter de almindelige bestemmelser om erstatningens størrelse.

Til § 35.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 27, indeholder i stk. 1 en bestemmelse om rente af erstatningsbeløb og i stk. 2 om omregning af erstatning i fremmed mønt, jfr. herom nærmere ovenfor s. 36.

Til § 36.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 28, men er søgt forenklet, indeholder bestemmelser om erstatningskrav, der rejses på andet grundlag end aftale. Der henvises herom nærmere til det ovenfor s. 36 anførte.

Til § 37.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 29, indeholder særlige bestemmelser om ansvaret i tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed. Der henvises herom nærmere til bemærkningerne ovenfor s. 37, hvor der særlig er gjort rede for omskrivningen af konventionens ord *uagtsomhed, som efter loven i det land, hvor søgsmål er anlagt, anses ligestillet med forsæt* til grov uagtsomhed.

Til § 38.

Paragraffen indeholder de i konventionens artikel 30 omhandlede regler om reklamation i anledning af tab eller beskadigelse af godset eller forsinkelse med afleveringen. Der henvises om regleres indhold nærmere til det ovenfor s. 39 ff anførte.

For at fremhæve modsætningen mellem de i stk. 1 og 2 omhandlede tilfælde er betingelserne for anvendelsen af stk. 1 i modsætning til konventionens umiddelbare ordlyd, men i overensstemmelse med den tyske konventionsoversættelse opstillet som kumulative betingelser ved i 3. linie at ændre *eller til og*.

Afgørende for, om reklamation er rettidig, er tidspunktet for indsigelsens afsendelse, medens det er uden betydning, om indsigelsen først kommer frem til fragtføreren efter fristens udløb. Reklamationsfristen forlænges, hvis der inden for fristen forekommer søn- og helligdage, selv om den sidste dag inden for den ordinære reklamationsfrist er en hverdag. Det svenske lovudkast nævner foruden søn- og helligdage »*därmed i lag likställda dagar*«. Også efter den norske helligdagslovgivning ligestilles visse dage med søn- og helligdage. En tilsvarende regel findes ikke i dansk lovgivning, jfr. herved om grundlovsdagen § 5 i lov nr. 85 af 7. april 1936 om den offentlige fred på folkekirkens helligdage samt grundlovsdagen. Det har været overvejet i lovudkastet at nævne denne dag som ligestillet med søn- og helligdage, men dette er opgivet, fordi anvendelsesområdet for en sådan bestemmelse, der ville være begrænset til danske forhold, ikke ville

kunne bestemmes på samme måde som anvendelsesområdet for udkastets øvrige bestemmelser. Grundlovsdagen vil herefter ikke kunne medføre en forlængelse af de i paragraffen omhandlede reklamationsfrister, men en forlængelse vil kunne følge af reglerne i den stat, hvis lovgivning efter almindelige international privatretlige regler er afgørende for bedømmelsen af reklamationspørgsmålet.

Det norske udkast indeholder som § 38, stk. 5, en til konventionens artikel 30, stk. 4, svarende bestemmelse om, at afleveringsdagen, dagen for godsets undersøgelse eller den dag, da godset blev stillet til den berettigedes disposition, ikke medregnes i reklamationsfristen. Det er anset for overflødigt at medtage denne bestemmelse, der stemmer med allerede gældende dansk ret, i det danske udkast.

Til § 39.

I paragraffens første stykke gives regler om domstolenes internationale kompetence svarende til konventionens artikel 31, stk. 1. Det har været overvejet at udforme bestemmelserne således, at de alene indeholdt regler om danske domstoles kompetence. Dette måtte synes at være den naturlige fremgangsmåde, idet procesregler i en dansk lov umiddelbart henvender sig til danske domstole, ligesom det måtte anses for stemmende med sædvanlig dansk lovgivningsteknik, jfr. f.eks. § 33 i lov nr. 170 af 16. maj 1962 om nukleare anlæg (atomanlæg). Efter indgående drøftelser af spørgsmålet mellem de nordiske udvalg er man imidlertid enedes om i de nordiske lovudkast at optage en almindelig angivelse af, i hvilke lande sag vil kunne rejses. Det er herved tilsigtet at åbne mulighed for en vis yderligere effektivisering af konventionens jurisdiktionsbestemmelser. Hvis sag anlægges i en ikke-konventionsstat, efter hvis interne regler domstolene ikke er kompetente, måtte sagen afvises, selv om landets domstole efter konventionen kunne træffe afgørelse i sagen. Såfremt der efter pådømmelsesstedets internationale procesret tages hensyn til de efter *lex causae* gældende

procesregler, vil udkastets regel i den forelåede formulering kunne føre til, at søgsmålet admitteres. Tilsvarende vil udkastets regel kunne bevirke, at en efter konventionen ugyldig værnetingsaftale, som i en ikke-konventionsstat ville være gyldig efter *lex fori*, tilsidesættes.

Den ovenfor s. 41 omtalte bestemmelse i luftfartslovens § 117, stk. 2, er ligesom udkastet ikke begrænset til danske domstoles kompetence, men angiver danske domstole eller domstolene i et land, der har tiltrådt Warszawakonventionen, som kompetente.

Konventionen tager ikke stilling til, ved hvilke domstole inden for pådømmelseslandet sager efter konventionen skal anlægges; dette spørgsmål er overladt til den nationale lovgivning. Efter værnetingsbestemmelserne i retsplejelovens kapitel 22 er der ingen almindelig adgang til at anlægge sagen på det sted, hvor sagsøgtes forretningssted er beliggende, medmindre sagsøgte er et selskab, en forening eller lignende, eller det drejer sig om en handlende med forretningssted i København, der indkaldes for Sø- og Handelsretten, jfr. retsplejelovens § 238. Filialers og agenturers beliggenhed kan normalt ikke begrunde værneting. Stedet for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet vil kun kunne begrunde værneting i overensstemmelse med reglerne i retsplejelovens § 243 om opfyldelsesværneting, men denne bestemmelse forudsætter i almindelighed, at sagsøgte er til stede i retskredsen ved stævningens forkyndelse. Udlændinge, som ikke efter retsplejelovens almindelige bestemmelser har værneting her i riget, vil ifølge retsplejelovens § 248 kunne sagsøges her, hvis de ved stævningens forkyndelse opholder sig eller har gods i Danmark.

Efter det norske udkast kan søgsmål i Norge anlægges på et sted, hvortil sagen har en tilknytning, som begrunder norsk domsmyndighed.

Hvis sagsøgte er udlænding, vil der ikke være værneting i Danmark i visse tilfælde, i hvilke danske domstole efter konventionen er kompetente. En tiltrædelse af konven-

tionen vil derfor nødvendiggøre en udvidelse af dansk rets almindelige regler om udlændinges værneting. Udvalget må endvidere i konsekvens heraf anse det for naturligt, at også reglerne om indlændinges værneting, for så vidt angår sager vedrørende befordringer, som er omfattet af konventionen, ændres således, at det bliver muligt at anlægge sag ved retten på ethvert af de steder, hvortil sagen har en sådan tilknytning, som efter artikel 31, stk. 1, begrunder danske domstoles kompetence. Paragraffens andet stykke er udformet i overensstemmelse hermed og indeholder for fuldstændighedens skyld tillige en regel om aftalt værneting.

Såfremt det ud fra almindelige retsplejemæssige hensyn måtte anses for uheldigt i en særlov at fravige retsplejelovens værnetingsbestemmelser, vil formålet kunne opnås ved at begrænse adgangen til at anvende det særlige værneting til tilfælde, hvor der ikke ellers ville være værneting her i riget.

Til § 40.

Paragraffens første stykke indeholder en til konventionens artikel 31, stk. 2, svarende bestemmelse om litispændens- og retskraftvirkning af allerede anlagte eller afgjorte søgsmål.

Om adgangen til ved kongelig anordning under forudsætning af gensidighed at tillægge fremmede retsafgørelser bindende virkning her i riget gælder bestemmelserne i retsplejelovens § 223 a. Lovudkastet er i overensstemmelse med det i bemærkningerne til § 39 anførte udformet således, at bestemmelsen tager sigte også på tilfælde, hvor det nye søgsmål søges anlagt ved udenlandsk domstol.

Reglerne om eksekutionskraft findes i paragraffens andet og tredje stykke, af hvilke stk. 2 svarer til konventionens artikel 31, stk. 3-4, medens der i stk. 3 foreslås fastsat formforskrifter for fuldbyrdelsen af fremmede domme og forlig.

Bestemmelserne i CIM artikel 55, stk. 1, om fremmede dommes eksekutionskraft er ikke optaget i statsbaneloven, men må med

hjemmel i retsplejelovens § 479 være trådt i kraft her i landet ved bekendtgørelsen af den ratificerede jernbanegodskonvention. Udvalget har foretrukket af praktiske grunde at optage bestemmelserne i konventionens artikel 31, stk. 3 og 4, i lovudkastet, jfr. på samme måde lov nr. 170 af 16. maj 1962 om nukleare anlæg (atomanlæg) § 34.

Formforskrifter svarende til de i paragraffens tredje stykke indeholdte er foreslået af de norske og svenske udvalg; det svenske udvalgs forslag fremtræder som et udkast til en selvstændig *lag om verkställighet av vissa domar rörande internationell befordran av gods å väg m. m.*, som ikke er gengivet i denne betænkning.

Bestemmelsen i konventionens artikel 31, stk. 5, om fritagelse for sikkerhedsstillelse for sagsomkostninger stemmer med Haagercivilproceskonventionen af 1954 (bekendtgørelse nr. 33 (lovtidende G) af 7. juni 1960) artikel 17, hvorefter der ikke kan afkræves udlændinge fra lande, der har tiltrådt denne konvention, sikkerhedsstillelse for sagsomkostninger. Bestemmelsen er som formentlig unødvendig, jfr. retsplejelovens § 323 -- i overensstemmelse med de øvrige nordiske udkast - ikke optaget i lovudkastet.

Om bestemmelseernes nærmere indhold henvises til det ovenfor s. 42 f anførte.

Til § 41.

Paragraffen indeholder regler om forældelse af fordringer vedrørende befordringer, der er omfattet af lovudkastet, og svarer til konventionens artikel 32, hvorom nærmere henvises til bemærkningerne ovenfor s. 43 f.

Den i konventionen indeholdte bestemmelse om, at den dag, fra hvilken forældelsen løber, ikke medregnes i forældelsesfristen, stemmer med nugældende dansk ret, jfr. betænkning nr. 174 (1957) om ændring af reglerne om forældelse af gældsfordringer s. 39, og er derfor ikke medtaget i lovudkastet.

Om anvendelsen i stk. 2 af en bogstavinddeling henvises til bemærkningerne til § 7.

Med hensyn til stk. 3 bemærkes, at udvalget i overensstemmelse med statsbanelovens § 51, stk. 3, — der dog også benytter udtrykket, at forældelsen hviler - og med en i litteraturen anvendt udtryksmåde, jfr. Using: Dansk Obligationsret, Almindelig Del s. 408, har valgt at betegne den her omhandlede suspension som *standsning* af forældelsen, idet det ikke synes muligt at finde et dansk udtryk, der tydeligere adskiller sig fra udtrykket *afbrydelse* af forældelsen.

Henvisningen i stk. 4 til fremmed ret er indsat for at opnå overensstemmelse med de norske og svenske lovudkast.

Den i § 3 i forældelsesloven af 1908 omhandlede særlige form for suspension af forældelsesfristen i tilfælde af fordringshaverens utilregnelige uvidenhed om kravet eller om skyldnerens opholdssted berøres ikke af lovudkastet, jfr. herved konventionens artikel 32, stk. 3, der også med hensyn til standsning af forældelsen henviser til loven i det land, hvor søgsmål anlægges; det er ikke anset for nødvendigt at nævne dette i lovudkastet.

Ordene i stk. 5 *modkrav eller indsigelse under rettergang* modsvares i det norske udkast af ordene *motsøksmål eller motregning under rettergang* og i det svenske udkast af *genkärsmål eller yrkande om kvittning*. De i konventionens tekst anvendte ord *de demande reconventionnelle* ou *d'exception* og *counter-claim* or *set-off* betegner processuelle, ikke materielretlige krav, jfr. herom Knud 11-lum: *Modregning i konkurs*, 1934, s. 25 og 28-29. Dette har formentlig fundet tilstrækkeligt udtryk også i de i det danske lovudkast benyttede ord.

Til § 42.

Paragraffen svarer til konventionens artikel 33 og omhandler afgørelse af tvistigheder ved voldgift. Der henvises til det s. 44 f anførte.

Efter paragraffen kan voldgiftsaftalen - foruden at henviser til konventionen — henviser til en hermed stemmende lov.

Til § 43.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 34, omhandler fragtføremes ansvar ved

gennemgående befordring. Der henvises til bemærkningerne herom ovenfor s. 45 f.

Til § 44.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 35, giver regler om fremgangsmåden ved godsets overgivelse fra en fragtfører **til** en anden.

Til § 45.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 36, giver regler om adgangen til at anlægge søgsmål mod de i en gennemgående befordring deltagende fragtførere. Om ordene *modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang* henvises til bemærkningerne til § 41.

Til § 46.

Paragraffens første stykke, der svarer til konventionens artikel 37, omhandler den endelige fordeling af erstatningen på fragtførerne. Om anvendelsen af en bogstavinddeling henvises til bemærkningerne til § 7.

Stk. 2, der svarer til konventionens artikel 38, giver en særlig fordelingsregel for det tilfælde, at en fragtfører på grund af insolvens er ude af stand til at betale den på ham faldende del af erstatningen.

I stk. 3 er optaget den i konventionens artikel 40 indeholdte bestemmelse om, at fragtførerne ved aftale kan fravige bestemmelserne om det indbyrdes regresopgør.

Til § 47.

Paragraffen indeholder de i konventionens artikel 39 indeholdte processuelle regler vedrørende regresopgøret mellem fragtførerne.

Der er i stk. 2 indsat en henvisning til § 39, stk. 2, om værneting her i landet.

Til § 48.

Paragraffen, der svarer til konventionens artikel 41, fastslår, at loven er ufravigelig ved aftale mellem parterne, jfr. s. 9. Det er anset for overflødigt i lovteksten at medtage bestemmelsen i artikel 41, stk. 1, 2. punktum, om, at ugyldigheden af vilkår i strid med loven ikke medfører ugyldighed af fragtaltens øvrige bestemmelser.

Til § 49.

Paragraffen indeholder i stk. 1 en ikrafttrædelsesbestemmelse. Lovudkastets bestemmelser gælder også for Færøerne og Grønland, idet der ved en ratifikation af konventionen ikke vil kunne gøres undtagelse for disse dele af riget, i hvilke international godsbefordring i konventionens forstand imidlertid ikke synes at kunne forekomme.

I stk. 2 indeholdes en bestemmelse, hvorefter færdselslovens § 65 ikke kommer til anvendelse på fragtførerens ansvar ved godsbefordring, der er omfattet af loven. Herom henvises til bemærkningerne ovenfor s. 23.

V. BILAG

1. KONVENTIONEN AF 19. MAJ 1956 MED OVERSÆTTELSE TIL DANSK

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.

4. This Convention shall not apply:

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

CONVENTION RELATIVE
AU CONTRAT DE TRANSPORT
INTERNATIONAL
DE MARCHANDISES PAR ROUTE
(CMR)

Préambule

Les Parties contractantes, ayant reconnu l'utilité de régler d'une manière uniforme les conditions du contrat de transport international de marchandises par route, particulièrement en ce qui concerne les documents utilisés pour ce transport et la responsabilité du transporteur,

Sont convenues de ce qui suit:

Chapitre I

Champ d'application

Article 1

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

KONVENTION OM FRAGTAFTALER
VED INTERNATIONAL
GODSBEFORDRING AD LANDEVEJ
(CMR)

De kontraherende parter, der anerkender ønskeligheden af ensartede regler om vilkårene i aftaler om international godsbefordring ad landevej, særlig med hensyn til de dokumenter, som benyttes ved sådan befordring, og fragtførerens ansvar,

er blevet enige om følgende :

Kapitel I.

Området for anvendelsen.

Artikel 1.

Stk. 1. Denne konvention finder uden hensyn til parternes bopæl og nationalitet anvendelse på enhver aftale om udførelse mod vederlag af befordring af gods med køretøj ad landevej, når stedet for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet, således som disse steder er angivet i aftalen, er beliggende i to forskellige lande, af hvilke i det mindste det ene er et kontraherende land.

Stk. 2. Ved »køretøjer« forstår i denne konvention motorkøretøjer, leddelte køretøjer, påhængsvogne og sættevogne som defineret i artikel 4 i færdselskonventionen af 19. september 1949.

Stk. 3. Denne konvention finder anvendelse også, når befordringer, der falder inden for området for dens anvendelse, udføres af stater eller statsinstitutioner eller statslige organisationer.

Stk. 4. Denne konvention finder ikke anvendelse

- (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.

2. If the carrier by road is also himself the carrier by the other means of transport, his

par des institutions ou organisations gouvernementales.

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 transporteur par route sera déterminée par la présente Convention.

2. Si le transporteur routier est en même

- a) på befordringer, hvis udførelse omfattes af internationale postkonventioner;
- b) på begravelsestransporter ;
- c) på flyttetransporter.

Stk. 5. De kontraherende parter forpligter sig til ikke ved særskilt overenskomst mellem to eller flere parter at træffe aftale om nogen ændring i denne konvention, medmindre det sker for at undtage deres grænsetrafik fra konventionen eller for at tillade anvendelsen af fragtbreve, som bærer retten til godset, ved befordringer, som udelukkende berører deres territorium.

Artikel 2.

Stk. 1. Befordres et køretøj med pålæst gods under en del af rejsen til søs, med jernbane, ad indre vandveje eller gennem luften, uden at godset — bortset fra tilfælde, hvor bestemmelserne i artikel 14 finder anvendelse — aflæsses fra køretøjet, finder denne konvention alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed. I det omfang, hvori det godtgøres, at tab, beskadigelse eller forsinkelse med godsets aflevering, som er sket under befordringen på anden måde end ad landevej, ikke skyldes landevejsfragtførerens handling eller undladelse, men en begivenhed, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen på anden måde end ad landevej, afgøres landevejsfragtførerens ansvar ikke efter denne konvention, men på den måde, hvorpå den anden fragtførerens ansvar skulle afgøres, hvis aftale om befordring alene af godset var blevet indgået mellem afsenderen og sidstnævnte fragtfører, i overensstemmelse med de for befordring af godset på denne måde gældende tvingende lovbestemmelser. Findes der ikke sådanne bestemmelser, afgøres landevejsfragtførerens ansvar derimod efter denne konvention.

Stk. 2. Er landevejsfragtføreren tillige fragtfører under befordringen på anden måde end ad landevej, afgøres hans ansvar ligeledes efter reglerne i stk. 1, som om hans

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 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.

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

virksomhed som landevej sfragtfører og hans virksomhed som fragtfører på den anden måde blev udøvet af to forskellige personer.

Kapitel II.

Personer, for hvem fragtføreren er ansvarlig.

Artikel 3.

Ved anvendelsen af denne konvention er fragtføreren ansvarlig for handlinger og undladelser af personer, der er ansat hos ham, og af alle andre personer, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, når disse handler inden for området af deres tjeneste, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

Kapitel III.

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse.

Artikel 4.

Fragtaftalen skal bekræftes ved oprettelse af fragtbrev. Er fragtbrev ikke oprettet, eller har det ikke det foreskrevne indhold, eller er det bortkommet, er dette uden betydning for spørgsmålet om, hvorvidt en fragtaftale er kommet i stand, og for aftalens gyldighed, og aftalen er alligevel underkastet bestemmelserne i denne konvention.

Artikel 5.

Stk. 1. Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer underskrevet af afsenderen og af fragtføreren. Disse underskrifter kan trykkes eller erstattes af afsenderens og fragtførerens stempler, hvis loven i det land, i hvilket fragtbrevet oprettes, tillader dette. Det første eksemplar overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholder fragtføreren.

Stk. 2. Skal godset læsses på flere køretøjer,

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.

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;

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 reconnu;
- 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.

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

eller drejer det sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan afsenderen eller fragtføreren fordre lige så mange fragtbreve oprettet som antallet af køretøjer, der benyttes, eller som der er forskellige slags eller partier af gods.

Artikel 6.

Stk. 1. Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger:

- a) sted og dato for oprettelsen;
- b) afsenderens navn og adresse;
- c) fragtførerens navn og adresse;
- d) sted og dato for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet;
- e) modtagerens navn og adresse;
- f) den gængse betegnelse for godsets art og indpakningsmåde og ved farligt gods dets almindeligt anerkendte betegnelse;
- g) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre;
- h) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde;
- i) omkostninger i forbindelse med befordringen (fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen);
- j) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter;
- k) erklæring om, at befordringen uanset enhver modstående vedtagelse er underkastet bestemmelserne i denne konvention.

Stk. 2. Fragtbrevet skal i påkommende tilfælde tillige indeholde følgende oplysninger:

- a) forbud mod omlæsning;
- b) omkostninger, som afsenderen påtager sig at betale;
- c) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen;
- d) godsets angivne værdi og det beløb, som en særlig interesse i afleveringen udgør;
- e) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset;
- f) den tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført;

- (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 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.

la somme représentant l'intérêt special 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 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 raison-

g) en fortegnelse over de dokumenter, som overgives til fragtføreren.

Stk. 3. Parterne kan i fragtbrevet indføre andre oplysninger, som de anser for påkrævede.

Artikel 7.

Stk. 1. Afsenderen er ansvarlig for alle omkostninger og al skade, der påføres fragtføreren som følge af urigtigheden eller ufuldstændigheden af

- a) oplysninger nævnt i artikel 6, stk. 1 b), d) , e), f), g), h) og j) ;
- b) oplysninger nævnt i artikel 6, stk. 2;
- c) alle andre oplysninger eller anvisninger, som afsenderen giver med hensyn til fragtbrevets oprettelse, eller for at de kan blive indført i dette.

Stk. 2. Indfører fragtføreren på afsenderens begæring i fragtbrevet oplysninger eller anvisninger som nævnt i stk. 1, anses han, indtil andet godtgøres, for at have handlet på afsenderens vegne.

Stk. 3. Indeholder fragtbrevet ikke den i artikel 6, stk. 1 k), nævnte erklæring, er fragtføreren ansvarlig for alle omkostninger og al skade, som ved denne undladelse påføres den, der er berettiget til godset.

Artikel 8.

Stk. 1. Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren forvisse sig om

- a) rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre ;
- b) godsets og dets indpaknings synlige tilstand.

Stk. 2. Kan fragtføreren ikke med rimelige

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, 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.

ables 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 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.

midler forvisse sig om rigtigheden af de i stk. 1 a) nævnte oplysninger, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet. Han skal ligeledes begrunde de forbehold, som han tager med hensyn til godsets og dets indpaknings synlige tilstand. Sådanne forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre denne udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

Stk. 3. Afsenderen kan fordre, at fragtføreren forvisser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde. Han kan også fordre, at fragtføreren forvisser sig om kollienes indhold. Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved undersøgelsen betalt. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

Artikel 9.

Stk. 1. Fragtbrevet gælder, indtil andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

Stk. 2. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages godset og dets indpakning at være fremtrådt i god tilstand, da fragtføreren overtog det, og antallet af kolli og deres mærker og numre at have været i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

Artikel 10.

Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, der skyldes godsets mangelfulde indpakning, medmindre mangelen var synlig eller kendt af fragtføreren på det tidspunkt, da han overtog godset, og han ikke tog forbehold herom.

Article 11

1. Foi" 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 of 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 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

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 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 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.

Artikel 11.

Stk. 1. Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godsets aflevering til modtageren, skal afsenderen vedlægge fragtbrevet eller stille til fragtførerens rådighed de nødvendige dokumenter og meddele ham alle oplysninger, som fordres.

Stk. 2. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge, om disse dokumenter og oplysninger er rigtige eller fuldstændige. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at disse dokumenter og oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre der foreligger fejl fra fragtførerens side.

Stk. 3. Fragtføreren er på samme måde som en kommissionær ansvarlig for følgerne af, at de dokumenter, som er nævnt i fragtbrevet, og som følger med dette, eller som gives ham i forvaring, går tabt eller misbruges; den erstatning, som fragtføreren skal betale, kan dog ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

Artikel 12.

Stk. 1. Afsenderen har ret til at råde over godset, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestemmelsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den i fragtbrevet angivne.

Stk. 2. Denne ret ophører, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til modtageren, eller denne gør brug af sin ret efter artikel 13, stk. 1; fra dette tidspunkt skal fragtføreren rette sig efter modtagerens forskrifter.

Stk. 3. Retten til at råde over godset tilkommer dog modtageren fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet.

Stk. 4. Påbyder modtageren under udøvelsen af sin ret til at råde over godset dette afleveret til en anden person, kan denne ikke anvise andre modtagere.

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 conditions 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

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 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

Stk. 5. Udøvelsen af retten til at råde over godset er betinget af,

- a) at afsenderen eller i det i stk. 3 nævnte tilfælde modtageren, som vil udøve denne ret, foreviser det første eksemplar af fragtbrevet, i hvilket de nye anvisninger til fragtføreren skal være indført, og holder fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af disse anvisninger;
- b) at udførelsen af de nye anvisninger er mulig på det tidspunkt, da de når den person, som skal udføre dem, og ikke hindrer den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller er til skade for afsendere eller modtagere af andre sendinger;
- c) at anvisningerne ikke medfører deling af sendingen.

Stk. 6. Kan fragtføreren på grund af bestemmelserne i stk. 5 b) ikke efterkomme de modtagne anvisninger, skal han straks underrette den person, som har givet ham anvisningerne.

Stk. 7. Har fragtføreren undladt at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i denne artikel, eller har han rettet sig efter sådanne anvisninger uden at fordre det første eksemplar af fragtbrevet forevist, er han ansvarlig over for den berettigede for skade, som forvoldes herved.

Artikel 13.

Stk. 1. Efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet har modtageren ret til hos fragtføreren mod kvittering at fordre det andet eksemplar af fragtbrevet og godset afleveret. Fastslås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i artikel 19 nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre sine af fragtaftalen følgende rettigheder gældende over for fragtføreren.

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 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

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 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 mar-

Stk. 2. Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre der stilles sikkerhed af modtageren.

Artikel 14.

Stk. 1. Er eller bliver det af en eller anden grund umuligt at opfylde aftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet, skal fragtføreren indhente anvisninger fra den, som efter artikel 12 har ret til at råde over godset.

Stk. 2. Tillader omstændighederne, at befordringen udføres på andre vilkår end fastsat i fragtbrevet, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få anvisninger fra den, som efter artikel 12 har ret til at råde over godset, skal han dog træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

Artikel 15.

Stk. 1. Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente anvisninger fra afsenderen. Afviser modtageren godset, har afsenderen ret til at råde over det uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet.

Stk. 2. Selv om modtageren har afvist godset, kan han dog fordre det afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget andre anvisninger fra afsenderen.

Stk. 3. Opstår der hindringer for afleveringen, efter at modtageren under udøvelsen af sin ret efter artikel 12, stk. 3, har påbudt godset afleveret til en anden person, skal ved anvendelsen af stk. 1 og 2 modtageren

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 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.

chandise 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.
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.

anses som afsender og den anden person som modtager.

Artikel 16.

Stk. 1. Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente anvisninger og ved at udføre disse dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl fra hans side.

Stk. 2. I de i artikel 14, stk. 1, og artikel 15 omhandlede tilfælde kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigedes regning; efter denne aflæsning anses befordringen afsluttet. Fragtføreren skal derefter forvare godset på den berettigedes vegne. Han kan dog betro godset til en trediemand og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset hæfter stadig for de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og for alle andre omkostninger.

Stk. 3. Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente anvisninger fra den berettigede, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til dets værdi. Endvidere kan han sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra den berettigede har modtaget andre anvisninger, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

Stk. 4. Er godset blevet solgt i overensstemmelse med reglerne i denne artikel, skal salgssummen efter fradrag af de på godset hvilende omkostninger stilles til rådighed for den berettigede. Overstiger omkostningerne salgssummen, har fragtføreren ret til det manglende beløb.

Stk. 5. Fremgangsmåden ved salg afgøres efter lov eller sædvane på det sted, hvor godset befinder sig.

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. 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, desicca-

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. 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 déféctuosité 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, dessicca-

Kapitel IV.

Fragtførerens ansvar.

Artikel 17.

Stk. 1. Fragtføreren er ansvarlig for helt eller delvist tab af godset og for beskadigelse af dette, som indtræffer i tidsrummet fra godsets overtagelse indtil afleveringen, og for forsinket aflevering.

Stk. 2. Fragtføreren er fri for dette ansvar, hvis tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes en fejl fra den berettigedes side, en ordre fra denne, der ikke er foranlediget af en fejl fra fragtførerens side, godsets egen mangelfuldhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Stk. 3. Fragtføreren kan ikke befri sig for dette ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benytter til at udføre befordringen, eller fejl af den person, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes ansatte.

Stk. 4. Under hensyn til artikel 18, stk. 2–5, er fragtføreren fri for ansvar, når tabet eller beskadigelsen er en følge af de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

- a) brug af åbne køretøjer uden presenning, når brugen heraf udtrykkeligt er aftalt og nævnt i fragtbrevet;
- b) manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket;
- c) behandling, læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på afsenderens eller modtagerens vegne;
- d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for helt eller delvist tab eller beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnave;

tion, 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.

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.

tion, 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.

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.

c) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliene;

1) befordring af levende dyr.

Stk. 5. Er fragtføreren efter denne artikel ansvarsfri for nogle af de forhold, som har forårsaget skaden, er han kun ansvarlig i det omfang, hvori forhold, for hvilke han efter denne artikel bærer ansvaret, har medvirket til skaden.

Artikel 18.

Stk. 1. Bevisbyrden for, at tab, beskadigelse eller forsinkelse skyldes et af de i artikel 17, stk. 2, nævnte forhold, påhviler fragtføreren.

Stk. 2. Godtgør fragtføreren, at tabet eller beskadigelsen under de foreliggende omstændigheder har kunnet være en følge af en eller flere af de i artikel 17, stk. 4, nævnte særlige farer, antages skaden at være en følge heraf. Den berettigede har dog adgang til at føre bevis for, at skaden ikke helt eller delvis skyldes en af disse farer.

Stk. 3. Denne formodning gælder ikke i det i artikel 17, stk. 4 a), nævnte tilfælde, hvis der foreligger manko af unormalt omfang eller tab af kolli.

Stk. 4. Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod virkninger af varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, kan fragtføreren ikke kræve ansvarsfrihed efter artikel 17, stk. 4 d), medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Stk. 5. Fragtføreren kan ikke kræve ansvarsfrihed efter artikel 17, stk. 4 f), medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Article 19

Delay in delivery shall be said to occur when the goods have not been delivered within the agreed time-limit or when, failing an agreed time-limit, the actual duration of the carriage having regard to the circumstances of the case, and in particular, in the case of 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 19

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

Artikel 19.

Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret inden den aftalte frist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder og i tilfælde af dellast særlig under hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last, med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører.

Artikel 20.

Stk. 1. Den berettigede kan uden at måtte skaffe andet bevis betragte godset som tabt, hvis det ikke er blevet afleveret inden tredive dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, inden tresindstyve dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Stk. 2. Ved modtagelsen af erstatning for tabt gods kan den berettigede skriftligt forlange straks at blive underrettet, hvis godset genfindes i løbet af det år, som følger efter erstatningens udbetaling. Fremsættelsen af dette krav skal anerkendes skriftligt.

Stk. 3. Den berettigede kan inden tredive dage efter modtagelsen af sådan underretning forlange, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og mod tilbagebetaling af den ham ydede erstatning med fradrag af de deri indbefattede omkostninger; han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter artikel 23 og eventuelt artikel 26.

Stk. 4. Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis anvisninger ikke er givet inden udløbet af den i stk. 3 nævnte tredive dages frist, eller hvis godset først genfindes efter forløbet af mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren råde over godset i overensstemmelse med loven på det sted, hvor godset befinder sig.

Article 21

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

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du remboursement 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.
3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 25

Artikel 21.

Er godset blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som fragtføreren efter bestemmelserne i fragtaften skulle opkræve, skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet og med ret til at afkræve modtageren det betalte beløb.

Artikel 22.

Stk. 1. Overgiver afsenderen fragtføreren farligt gods, skal han give fragtføreren oplysning om farens nøjagtige beskaffenhed og om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Er sådan oplysning ikke indført i fragtbrevet, påhviler det afsenderen eller modtageren ved andre midler at godtgøre, at fragtføreren havde kendskab til den nøjagtige beskaffenhed af den fare, som befordringen af godset medførte.

Stk. 2. Gods, om hvis farlige beskaffenhed fragtføreren ikke er blevet underrettet som anført i stk. 1, kan når som helst og hvor som helst aflæsses, ødelægges eller uskadeliggøres af fragtføreren uden pligt til at svare erstatning; afsenderen er endvidere ansvarlig for alle omkostninger og al skade som følge af godsets overgivelse til befordring eller af dets befordringsr.

Artikel 23.

Stk. 1. Skal fragtføreren i henhold til bestemmelserne i denne konvention yde erstatning for helt eller delvist tab af godset, beregnes denne erstatning efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen.

Stk. 2. Godsets værdi bestemmes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen, eller, hvor ingen af disse findes, efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed.

Stk. 3. Erstatningen kan dog ikke overstige 25 francs for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0.900 finholdighed.

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, Custom 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 the amount

francs par kilogramme du poids brut manquant. Le franc s'entend du franc-or, d'un poids de 10/31 de gramme au titre de 0,900.

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

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

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

Article 24

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

Article 25

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

2. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser -
- a) si la totalité de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte totale;
 - b) si une partie seulement de l'expédition est dépréciée par l'avarie, le chiffre qu'elle aurait atteint en cas de perte de la partie dépréciée.

Article 26

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

Stk. 4. Herudover skal fragt, toldafgifter og andre omkostninger, der er påløbet i anledning af godsets befordring, tilbagebetales med hele beløbet ved fuldstændigt tab af godset og med et forholdsmæssigt beløb ved delvist tab; i øvrigt skal der ikke betales erstatning.

Stk. 5. Ved forsinkelse skal fragtføreren, hvis den berettigede godtgør, at der er opstået skade som følge heraf, erstatte skaden, dog ikke ud over fragtbetøbet.

Stk. 6. Højere erstatning kan kun fordres, når godsets værdi eller en særlig interesse i dets aflevering er angivet i overensstemmelse med artiklerne 24 og 26.

Artikel 24.

Afsenderen kan i fragtbrevet mod at betale en tillægsgodtgørelse, hvorom der er enighed, angive en værdi af godset, som overstiger den i artikel 23, stk. 3, fastsatte begrænsning; i så fald træder det angivne beløb i stedet for denne begrænsning.

Artikel 25.

Stk. 1. I tilfælde af beskadigelse skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i artikel 23, stk. 1, 2 og 4, fastsatte værdi af godset.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige:

- a) hvis hele sendingen er forringet i værdi ved beskadigelsen, det beløb, som erstatningen ville have udgjort ved fuldstændigt tab;
- b) hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi ved beskadigelsen, det beløb, som erstatningen ville have udgjort, hvis den værdiforringede del af godset var gået tabt.

Artikel 26.

Stk. 1. Afsenderen kan ved at indføre dette i fragtbrevet og mod at betale en tillægsgodt-

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 liability of the carrier or which fix or limit the compensation due.

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

gørelse, hvorom der er enighed, fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i afleveringen udgør i tilfælde af tab eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist.

Stk. 2. Er der angivet en særlig interesse i afleveringen, kan der uafhængigt af den i artiklerne 23, 24 og 25 omhandlede erstatning kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil beløbet af den angivne interesse.

Artikel 27.

Stk. 1. Den berettigede kan kræve rente af erstatningsbeløbet. Denne rente, der beregnes med fem procent årlig, løber fra den dag, da skriftligt krav afsendes til fragtføreren, eller, hvis sådant krav ikke er fremsat, fra den dag, da retsforfølgning påbegyndes.

Stk. 2. Når de beløb, på grundlag af hvilke erstatningen beregnes, ikke er udtrykt i det lands mønt, hvor betaling kræves, omregnes de efter kursen på den dag og det sted, hvor betaling af erstatning sker.

Artikel 28.

Stk. 1. Når tab, beskadigelse eller forsinkelse indtruffet under en befordring, som er omfattet af denne konvention, efter den lov, der finder anvendelse, giver anledning til krav på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren påberåbe sig de bestemmelser i denne konvention, som udelukker hans ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

Stk. 2. Når der gøres ansvar gældende for tab, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale mod en person, for hvem fragtføreren efter artikel 3 er ansvarlig, kan også denne person påberåbe sig de bestemmelser i denne konvention, som udelukker fragtførerens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

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.

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

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.

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

Artikel 29.

Stk. 1. Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt eller ved sådan uagtsomhed, som efter loven i det land, hvor søgsmål er anlagt, anses ligestillet med forsæt, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

Stk. 2. Det samme gælder, hvis forsættet eller uagtsomheden er udvist af personer, der er ansat hos fragtføreren, eller af alle andre personer, af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, når disse handler inden for området af deres tjeneste. I så fald kan disse personer ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser i dette kapitel.

Kapitel V.

Indsigelser og søgsmål.

Artikel 30.

Stk. 1. Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at have fastslået dets tilstand eller uden senest ved afleveringen, når det drejer sig om synlige tab eller beskadigelser, og inden syv dage efter afleveringen, søn- og helligdage ikke medregnede, når det drejer sig om ikke synlige tab eller beskadigelser, at gøre indsigelse over for fragtføreren med angivelse af tabets eller beskadigelsens almindelige beskaffenhed, antages han, indtil andet godtgøres, at have modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelsen skal ske skriftligt, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk. 2. Har modtageren og fragtføreren i forening fastslået godsets tilstand, kan bevis mod resultatet heraf kun føres, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden syv dage efter

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 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

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 linges 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 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

undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnede.

Stk. 3. Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis skriftlig indsigelse er gjort inden enogtyve dage efter, at godset blev stillet til modtagerens rådighed.

Stk. 4. Afleveringsdagen eller — hvor fristen regnes fra disse dage — den dag, da godset blev undersøgt, eller da godset blev stillet til modtagerens rådighed, medregnes ikke i de i denne artikel nævnte frister.

Stk. 5. Fragtføreren og modtageren skal give hinanden al rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser og konstateringer.

Artikel 31.

Stk. 1. Søgsmål vedrørende tvistigheder om befordringer, som er omfattet af denne konvention, kan foruden ved en domstol i et kontraherende land, hvorom parterne er enige, anlægges ved domstolene i et land, på hvis område

- a) sagsøgte har sin sædvanlige bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller
- b) hvor det sted, hvor godset overtoges til befordring, eller bestemmelsesstedet er beliggende,

og kan ikke anlægges ved nogen anden domstol.

Stk. 2. Er søgsmål vedrørende tvistigheder af den i stk. 1 nævnte art anlagt ved en efter dette stykke kompetent domstol, eller er dom afsagt i en sådan sag af en sådan domstol, kan nyt søgsmål på samme grundlag mellem de samme parter ikke anlægges, medmindre afgørelsen af den domstol, ved hvilken det første søgsmål blev anlagt, ikke kan fuldbyrdes i det land, i hvilket det nye søgsmål anlægges.

Stk. 3. Når en dom afsagt af en domstol i et kontraherende land vedrørende en i stk. 1 omhandlet tvist kan fuldbyrdes i dette land, kan

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:

- (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

jurisdiction d'un pays contractant est devenu exécutoire dans ce pays, il devient également exécutoire dans chacun des autres pays contractants aussitôt après accomplissement des formalités prescrites à cet effet dans le pays intéressé. Ces formalités ne peuvent comporter aucune revision de l'affaire.

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

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

Article 32

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

- 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.

den også fuldbyrdes i hvert af de andre kontraherende lande, så snart de i vedkommende land gældende formforskrifter er blevet opfyldt. Disse formforskrifter må ikke omfatte muligheden for fornyet prøvelse af sagen.

Stk. 4. Bestemmelserne i stk. 3 i denne artikel finder anvendelse på domme efter domsforhandling, udeblivelsesdomme og retsforlig, men ikke på domme, som kun har foreløbig eksekutionskraft, eller på afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

Stk. 5. Sikkerhedsstillelse for sagsomkostninger i retssager angående befordringer, som er omfattet af denne konvention, kan ikke affordres den, der er statsborger i et af de kontraherende lande, og som har sin bopæl eller sit forretningssted i et af disse lande.

Artikel 32.

Stk. 1. Søgsmål vedrørende befordringer, som er omfattet af denne konvention, skal anlægges inden et år. Fristen er dog tre år, hvis der er udvist forsæt eller sådan uagtsomhed, som efter loven i det land, hvor søgsmål anlægges, anses ligestillet med forsæt. Forældelsesfristen løber

- a) ved delvist tab, beskadigelse eller forsinkelse fra den dag, da godset blev afleveret;
- b) ved fuldstændigt tab fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, fra den tresindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset;
- c) i alle andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Den dag, fra hvilken forældelsesfristen løber, medregnes ikke i fristen.

Stk. 2. Skriftligt krav standser forældelsens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt

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.

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.

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.

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.

afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendes kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Bevisbyrden for modtagelsen af kravet eller svaret herpå og for dokumenternes tilbagesendelse påhviler den, som påberåber sig disse forhold. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelsens løb.

Stk. 3. Såfremt ikke andet følger af bestemmelserne i stk. 2, gælder om standsning af forældelsen loven i det land, hvor søgsmål anlægges. Det samme gælder afbrydelse af forældelsen.

Stk. 4. Et krav, som er forældet, kan ej heller fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.

Artikel 33.

Fragtaftalen kan indeholde bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende denne konvention.

Kapitel VI.

Bestemmelser om befordring, som udføres af flere fragtførere efter hinanden.

Artikel 34.

Udføres en befordring af flere landevejsfragtførere efter hinanden med en og samme aftale som grundlag, er hver af fragtførerne ansvarlig for udførelsen af befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår.

Article 35

1. A carrier accepting the goods from a previous carrier shall give the latter a dated and signed receipt. He shall enter his name and address on the second copy of the consignment note. Where applicable, he shall enter on the second copy of the consignment note and on the receipt reservations of the kind provided for in article 8, paragraph 2.
2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

Article 36

Except in the case of a counter-claim or a set-off raised in an action concerning a claim based on the same contract of carriage, legal proceedings in respect of liability for loss, damage or delay may only be brought against the first carrier, the last carrier or the carrier who was performing that portion of the carriage during which the event causing the loss, damage or delay occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

Article 37

A carrier who has paid compensation in compliance with the provisions of 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

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 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

Artikel 35.

Stk. 1. Den fragtfører som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give denne en dateret og underskreven kvittering. Han skal anføre sit navn og sin adresse på det andet eksemplar af fragtbrevet. Om fornødent skal han på dette eksemplar og på kvitteringen tage forbehold af den i artikel 8, stk. 2, nævnte art.

Stk. 2. Bestemmelserne i artikel 9 finder anvendelse på forholdet mellem fragtførere, der følger efter hinanden.

Artikel 36.

Bortset fra modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang om krav med grundlag i samme fragtaftale kan søgsmål om ansvar for tab, beskadigelse eller forsinkelse kun anlægges mod den første fragtfører, den sidste fragtfører eller den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den begivenhed, som har forårsaget tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen, indtraf; søgsmål kan anlægges mod flere af disse fragtførere på en gang.

Artikel 37.

En fragtfører, som har betalt erstatning i henhold til bestemmelserne i denne konvention, kan rejse regreskrav for erstatningen med renter og omkostninger mod de andre fragtførere, der har deltaget i udførelsen af fragtaften, efter følgende regler:

- a) den fragtfører, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen, hvad enten denne er betalt af ham selv eller af en anden fragtfører;
- b) har to eller flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale et beløb svarende til sin del af ansvaret; hvis det er umuligt at fordele ansvaret, er hver af dem ansvarlig i forhold til den andel i fragten, som tilkommer ham;
- c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstatningen

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 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.

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 principal 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.

på alle fragtførerne i det under b) nævnte forhold.

Artikel 38.

Er en af fragtførerne insolvent, fordeles den på ham faldende, ikke betalte andel på de øvrige fragtførere i forhold til deres andele i fragten.

Artikel 39.

Stk. 1. En fragtfører, mod hvem der rejses regreskrav i henhold til artiklerne 37 og 38, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser regreskravet, når erstatningen er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

Stk. 2. Den fragtfører, som vil rejse regreskrav, kan anlægge søgsmål herom ved den kompetente domstol i et land, i hvilket en af de fragtførere, som sagen vedrører, har sin sædvanlige bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Alle de fragtførere, som sagen vedrører, kan sagsøges under samme retssag.

Stk. 3. Bestemmelserne i artikel 31, stk. 3 og 4, finder anvendelse på domme afsagt i de i artiklerne 37 og 38 nævnte søgsmål.

Stk. 4. Bestemmelserne i artikel 32 finder anvendelse på regreskrav mellem fragtførere. Forældelsesfristen løber dog enten fra dagen for en endelig retslig afgørelse, hvorved den erstatning, der efter denne konvention skal betales, er fastsat, eller, hvor en sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatning faktisk blev betalt.

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.

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 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.

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.

Artikel 40.

Fragtførere kan ved indbyrdes aftale fravige bestemmelserne i artiklerne 37 og 38.

Kapitel VII.

Ugyldighed af vilkår, der strider imod konventionen.

Artikel 41.

Stk. 1. Vilkår, som direkte eller indirekte afviger fra bestemmelserne i denne konvention, er ugyldige bortset fra, hvad der følger af artikel 40. Ugyldigheden af sådanne vilkår medfører ikke ugyldighed af fragtaftalens øvrige bestemmelser.

Stk. 2. Særlig er alle vedtagelser, ved hvilke retten til forsikringsbeløb for godset overlades fragtføreren, eller alle lignende vedtagelser og alle vedtagelser om ændring af bevisbyrden ugyldige.

Kapitel VIII.

Slutbestemmelser.

Artikel 42.

Stk. 1. Denne konvention er åben for underskrift eller tiltrædelse af lande, der er medlemmer af Den økonomiske Kommission for Europa, og af lande, som efter stk. 8 i kommissionens direktiver kan deltage i kommissionens arbejde som rådgivende.

Stk. 2. Lande, som efter stk. 11 i kommissionens direktiver kan deltage i visse af kommissionens arbejder, kan blive kontraherende parter i denne konvention ved at tiltræde den efter dens ikrafttræden.

Stk. 3. Konventionen er åben for underskrift indtil den 31. august 1956. Derefter er den åben for tiltrædelse.

Stk. 4. Denne konvention skal ratificeres.

Stk. 5. Ratifikation eller tiltrædelse sker ved at deponere et dokument hos De forenede Nationers generalsekretær.

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 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 declara-

Article 43

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

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

Article 44

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par 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 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 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

Artikel 43.

Stk. 1. Denne konvention træder i kraft på den halvfemsindstyvende dag efter, at fem af de i artikel 42, stk. 1, nævnte lande har deponeret deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter.

Stk. 2. For lande, som ratificerer eller tiltræder konventionen, efter at fem lande har deponeret deres ratifikations- eller tiltrædelsesdokumenter, træder konventionen i kraft på den halvfemsindstyvende dag efter, at landet har deponeret sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument.

Artikel 44.

Stk. 1. En kontraherende part kan opsig denne konvention ved notifikation til De forenede Nationers generalsekretær.

Stk. 2. Opsigelsen får virkning tolv måneder efter den dag, da generalsekretæren modtager notifikation herom.

Artikel 45.

Hvis antallet af kontraherende parter efter denne konventions ikrafttræden som følge af opsigelser falder til mindre end fem, træder konventionen ud af kraft fra den dag, da den sidste af disse opsigelser får virkning.

Artikel 46.

Stk. 1. Et land kan ved deponeringen af sit ratifikations- eller tiltrædelsesdokument eller på et hvilket som helst senere tidspunkt ved notifikation til De forenede Nationers generalsekretær erklære, at konventionen skal finde anvendelse i alle eller en del af de områder, som landet repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem. Konventionen finder anvendelse i det eller de i notifikationen nævnte områder fra den halvfemsindstyvende dag efter generalsekretærens modtagelse af notifikationen eller, hvis konventionen da endnu ikke er trådt i kraft, fra dagen for dens ikrafttræden.

Stk. 2. Et land, som i overensstemmelse med

tion 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 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

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

Article 48

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

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

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

Article 49

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

stk. 1 har afgivet en erklæring, hvorved konventionen udvides til et område, som landet repræsenterer i det mellemfolkelige samkvem, kan opsig konventionen for dette områdes vedkommende i overensstemmelse med artikel 44.

Artikel 47.

Uenigheder mellem to eller flere kontraherende parter om denne konventions fortolkning eller anvendelse, som parterne ikke har kunnet bilægge ved forhandling eller på anden måde, kan efter anmodning af en af de pågældende kontraherende parter henvises til afgørelse af Den mellemfolkelige Domstol.

Artikel 48.

Stk. 1. En kontraherende part kan ved underskriften eller ratifikationen eller tiltrædelsen af denne konvention erklære, at den ikke anser sig for bundet af artikel 47 i konventionen. De andre kontraherende parter er ikke bundet af artikel 47 over for en kontraherende part, som har taget et sådant forbehold.

Stk. 2. En kontraherende part, som har taget forbehold som nævnt i stk. 1, kan til enhver tid tilbagekalde dette forbehold ved notifikation til De forenede Nationers generalsekretær.

Stk. 3. Ingen andre forbehold over for denne konvention er tilladt.

Artikel 49.

Stk. 1. Når denne konvention har været i kraft i tre år, kan enhver kontraherende part ved notifikation til De forenede Nationers generalsekretær anmode om, at der må blive indkaldt en konference til revision af konventionen. Generalsekretæren underretter alle kontraherende parter om anmodningen og indkalder en konference til revision af konventionen, hvis mindst en fjerdedel af de kontraherende parter inden fire måneder efter dagen for notifikationen fra

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 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

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 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

ham har meddelt, at de tiltræder anmodningen.

Stk. 2. Når der i overensstemmelse med stk. 1 indkaldes en konference, underretter generalsekretæren alle kontraherende parter derom og opfordrer dem til inden tre måneder at fremkomme med de forslag, som de ønsker, at konferencen skal overveje. Generalsekretæren tilsender mindst tre måneder før dagen for konferencens åbning de kontraherende parter den foreløbige dagsorden for konferencen og teksten til de fremkomne forslag.

Stk. 3. Generalsekretæren indbyder til enhver konference, som indkaldes i overensstemmelse med denne artikel, alle de i artikel 42, stk. 1, nævnte lande såvel som lande, som er blevet kontraherende parter i henhold til artikel 42, stk. 2.

Artikel 50.

De forenede Nationers generalsekretær giver foruden de i artikel 49 nævnte underretninger de i artikel 42, stk. 1, nævnte lande og lande, som er blevet kontraherende parter i henhold til artikel 42, stk. 2, underretning om:

- a) ratifikationer og tiltrædelser efter artikel 42;
- b) tidspunkter for konventionens ikrafttræden i overensstemmelse med artikel 43;
- c) opsigelser efter artikel 44;
- d) konventionens ophør i overensstemmelse med artikel 45;
- e) notifikationer modtaget i overensstemmelse med artikel 46;
- f) erklæringer og notifikationer modtaget i overensstemmelse med artikel 48, stk. 1 og 2.

Artikel 51.

Efter den 31. august 1956 skal denne konventions original deponeres hos De forenede Nationers generalsekretær, som oversender

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.

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.

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.

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 déclaration et précision 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.

bekræftede afskrifter deraf til hvert af de i artikel 42, stk. 1 og 2, nævnte lande.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede, undertegnet denne konvention.

Sket i Genève, den nittende maj nittenhundredeogseksoghalvtreds, i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er lige autentiske.

Signaturprofokol.

Ved undertegnelsen af konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej er undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede, blevet enige om følgende erklæring og præcision:

1. Konventionen finder ikke anvendelse på befordringer mellem Det forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland og republikken Irland.

2. *Ad artikel 1, stk. 4.*

Undertegnede påtager sig at optage forhandlinger om aftaler om flyttetransporter og om sammensatte befordringer.

Til bekræftelse heraf har undertegnede, dertil behørigt befuldmægtigede, underskrevet denne protokol.

Sket i Genève, den nittende maj nittenhundredeogseksoghalvtreds, i det engelske og franske sprog, idet begge tekster er lige autentiske.

2. SAMMENSTILLING AF KONVENTIONENS BESTEMMELSER OG DE TILSVARENDE BESTEMMELSER I LOVUDKASTET

<i>Konventionen.</i>	<i>Udkastet.</i>
Art. 1, stk. 1	§ 1, stk. 1.
- 1, stk. 2	§ 2.
- 1, stk. 3	(udeladt)
1, stk. 4	§ 1, stk. 2.
1, stk. 5	§ 1, stk. 3.
Art. 2, stk. 1, 1. punktum	§ 3, stk. 1.
- 2, stk. 1, 2-3. punktum	§ 3, stk. 2.
2, stk. 2	(udeladt)
Art. 3	§ 4.
Art. 4	§ 5.
Art. 5	§ 6.
Art. 6, stk. 1	§ 7.
- 6, stk. 2-3	§ 8.
Art. 7	§ 9.
Art. 8, stk. 1, litra a	§ 10, stk. 1, 1. punktum.
- 8, stk. 1, litra b	§ 10, stk. 2, 1. led.
8, stk. 2, 1. punktum	§ 10, stk. 1, 2. punktum.
8, stk. 2, 2. punktum	§ 10, stk. 2, 2. led.
8, stk. 2, 3. punktum	§ 10, stk. 3.
- 8, stk. 3	§ 10, stk. 4.
Art. 9	§ 11.
Art. 10	§ 12.
Art. 11	§ 14.
Art. 12, stk. 1-4	§ 15.
- 12, stk. 5, litra a	§ 16, stk. 1.
12, stk. 5, litra b	§ 16, stk. 2, 1. punktum.
- 12, stk. 5, litra c	§ 16, stk. 3.
12, stk. 6	§ 16, stk. 2, 2. punktum.
- 12, stk. 7	§ 17.
Art. 13	§ 18.

Art. 14.	§ 19.
Art. 15.	§ 20.
Art. 16, stk. 1.	§ 21.
- 16, stk. 2.	§ 22.
- 16, stk. 3.	§ 23, stk. 1.
- 16, stk. 4.	§ 23, stk. 3.
- 16, stk. 5.	§ 23, stk. 2.
Art. 17, stk. 1-3.	§ 24.
- 17, stk. 4.	§ 25, stk. 1.
Art. 17, stk. 5.	§ 26.
Art. 18, stk. 1.	§ 24, stk. 2.
- 18, stk. 2.	§ 25, stk. 2, 1. punktum.
- 18, stk. 3.	§ 25, stk. 2, 2. punktum.
- 18, stk. 4.	§ 25, stk. 3.
- 18, stk. 5.	§ 25, stk. 4.
Art. 19.	§ 27.
Art. 20.	§ 28.
Art. 21.	§ 34.
Art. 22.	§ 13.
Art. 23, stk. 1-2.	§ 29, stk. 1.
- 23, stk. 3.	§ 29, stk. 2.
- 23, stk. 4.	§ 29, stk. 3.
- 23, stk. 5.	§ 32.
- 23, stk. 6.	(udeladt)
Art. 24.	§ 30.
Art. 25.	§ 31.
Art. 26.	§ 33.
Art. 27.	§ 35.
Art. 28.	§ 36.
Art. 29.	§ 37.
Art. 30, stk. 1-3.	§ 38, stk. 1-3.
- 30, stk. 4.	(udeladt)
- 30, stk. 5.	§ 38, stk. 4.
Art. 31, stk. 1.	§ 39, stk. 1.
- 31, stk. 2.	§ 40, stk. 1.
- 31, stk. 3-4.	§ 40, stk. 2.
- 31, stk. 5.	(udeladt)
Art. 32, stk. 1, 1-2. punktum	§ 41, stk. 1.
- 32, stk. 1, 3. punktum	§ 41, stk. 2.
- 32, stk. 1, 4. punktum	(udeladt)
- 32, stk. 2.	§ 41, stk. 3.

Art. 32, stk. 3	§ 41, stk. 4.
- 32, stk. 4	§ 41, stk. 5.
Art. 33	§ 42.
Art. 34	§ 43.
Art. 35	§ 44.
Art. 36	§ 45.
Art. 37	§ 46, stk. 1.
Art. 38	§ 46, stk. 2.
Art. 39, stk. 1	§ 47, stk. 1.
- 39, stk. 2	§ 47, stk. 2.
39, stk. 3-4	§ 47, stk. 3.
Art. 40	§ 46, stk. 3.
Art. 41	§ 48.
Art. 42-51	.(udeladt)

3. SAMMENSTILLING AF DE NORDISKE LOVUDKAST

LOV OM
FRAGTAFTALER VEDRORENDE
INTERNATIONAL
GODSBEFORDRING AD LANDEVEJ

Kapitel I.

Lovens område m. v.

Denne lov gælder for befordring af gods med køretøj ad landevej mellem flere stater, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke i det mindste den ene har tiltrådt den i Genève den 19. maj 1956 undertegnede konvention om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej.

Stk. 2. Loven gælder ikke for postbefordring og for befordring af lig og flyttegods.

Stk. 3. Ved kongelig anordning kan det bestemmes, at lokal grænsetrafik helt eller delvis undtages fra lovens bestemmelser.

Ved køretøjer forstås i denne lov motorkøretøjer, påhængsvogne og sættevogne, jfr. § 2 III og IV i bekendtgørelse af færdselslov nr. 231 af 27. juni 1961.

J.

Befordres et køretøj med pålæst gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 19, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

Stk. 2. Godtgøres det, at tab, beskadigelse eller forsinkelse, som er sket under befordrin-

LOV OM FRAKTAFTALER VED
INTERNASJONAL GODSBEFORDRING
PÅ VEG

Kapitel I.

Omfang m. v.

Denne lov gjelder godsbefordring med kjøretøy på veg mellom flere stater når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktaftalen skal skje til eller fra Norge eller mellom fremmede stater, hvorav minst den ene har sluttet seg til den konvensjon om fraktaftaler ved internasjonal godsbefordring på veg, som 19. mai 1956 ble undertegnet i Genève. Loven kommer likevel ikke til anvendelse dersom det følger av alminnelige rettsgrunnsetninger at loven i annen konvensjonsstat skal gjelde.

Loven gjelder ikke postbefordring eller befordring av lik eller flyttegods.

Kongen kan bestemme at befordring av gods i lokal grensetrafikk helt eller delvis skal være unntatt fra regiene i denne lov.

§2.

Med kjøretøy menes motorkjøretøy, tilhenger, påhengsvogn eller annet kjøretøy som er koblet til motorkjøretøy.

§3.

Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen med fartøy, jernbane eller luftfartøy uten at godset lesses av kjøretøyet av annen grunn enn omhandlet i § 19, får denne lov likevel anvendelse på befordringen i dens helhet.

Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse som er skjedd under befordringen med

LAG OM INTERNATIONELL BEFORDRAN AV GODS Å VÄG

Härigenom förordnas som följer.

1 kap.

Lagens tillämpningsområde.

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

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

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

Med fordon förstås i denna lag motorfordon, släpfordon, påhängsfordon eller annat fordon som är kopplat till motorfordon.

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

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under en i första

DANSK TEKST

gen med det andet befordringsmiddel, ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med dette befordringsmiddel, afgøres landevejsfragtførerens ansvar dog efter de lovbestemmelser, som gælder om befordring af gods med det andet befordringsmiddel, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Findes der ikke sådanne ufravigelige lovbestemmelser, afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter denne lov.

Kapitel II.

Fragtførerens ansvar for andre.

§ 4.

Fragtføreren er ansvarlig for handlinger og undladelser i tjenesten af personer, der er ansat hos ham, eller af hvis bistand han gør brug ved udførelsen af befordringen, på samme måde som for sine egne handlinger og undladelser.

Kapitel III.

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse.

Oprettelse af fragtbrev.

§ 5.

Fragtaftalen skal bekræftes ved fragtbrev. *Stk. 2.* Aftalen er gyldig og underkastet denne lov, selv om fragtbrev ikke er oprettet, eller det ikke har det foreskrevne indhold eller er bortkommet.

§ 6.

Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer og underskrives af afsenderen og fragtføreren. Disse underskrifter kan trykkes eller erstattes af stempeler, for så vidt ikke andet følger af loven i den stat, hvor fragtbrevet oprettes. Det første eksemplar overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholder fragtføreren.

NORSK TEKST

det annet befordringsmiddel, ikke skyldes vegfraktføreren, men en hending som bare kunne inntreffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes dog vegfraktførerens ansvar etter de lovregler som gjelder for befordring av gods med det annet befordringsmiddel for så vidt disse regler ikke kan fravikes ved avtale. Finnes ikke slike ufravigelige lovregler, bestemmes vegfraktførerens ansvar etter denne lov.

Kapitel II.

Fraktførerens ansvar for andre.

§ 4.

Fraktføreren svarer for handling eller unnlatelse i tjenesten av hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen, som om handlingen eller unnlatelsen var hans egen.

Kapitel III.

Avslutning og oppfyllelse av fraktaftale.

Utfærdigelse av fraktbrev.

§ 5.

Fraktaftalen skal bekreftes ved fraktbrev.

Aftalen er gyldig og undergitt denne lov selv om fraktbrev ikke er utfærdiget eller det ikke har det foreskrevne innhold eller er kommet bort.

Fraktbrevet utfærdiges i tre original-eksemplarer og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Disse underskrifter kan være trykt eller erstattes med stempel for så vidt ikke annet følger av loven i det land der fraktbrevet utfærdiges. Det første eksemplar leveres avsenderen, det annet følger godset og det tredje beholdes av fraktføreren.

SVENSK TEKST

stycket avsedd del av befordringen, icke vårlats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa allenast under och på grund av befordringen annorledes än å väg, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas som vore han den andre fraktföraren och enligt de för sådan befordran i lag givna regler, vilka skola tillämpas ändå att annat avtalats. Saknas regler som nyss sagts, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

2 kap.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar.

4 §.

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

3 kap.

Slufande och fullgörande av fraktavtal.

Upprättande av fraktsedel.

3 §.

Fraktavtal skall bekräftas genom upprättande av fraktsedel.

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

6 §.

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

DANSK TEKST

Stk. 2. Skal godset læsses på flere køretøjer, eller drejer det sig om forskellige slags gods eller om adskilte partier, kan både afsenderen og fragtføreren fordre særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, hver slags gods eller hvert parti.

Fragtbrevets indhold.

Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger:

- a) sted og dag for oprettelsen;
- b) afsenderens navn og adresse;
- c) fragtførers navn og adresse;
- d) sted og dag for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet;
- e) modtagerens navn og adresse;
- f) den gængse betegnelse for godsets art og indpakningsmåde, ved farligt gods den almindeligt anerkendte betegnelse;
- g) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre;
- h) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde;
- i) omkostninger i forbindelse med befordringen (fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen);
- j) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter;
- k) erklæring om, at befordringen, selv om andet er aftalt, er underkastet den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

Fragtbrevet skal i påkommende tilfælde tilige indeholde følgende oplysninger:

- a) forbud mod omlæsning;
- b) omkostninger, som afsenderen påtager sig at betale;
- c) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen;

NORSK TEKST

Skal godset lastes på flere kjøretøyer, eller dreier det seg om forskjellige godsslag eller atskilte partier, kan både avsenderen og fraktføreren kreve utferdiget særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

Fraktbrevets innhold.

Fraktbrevet skal inneholde følgende opplysninger:

- a) sted og dag for utferdigelsen;
- b) avsenderens navn og adresse;
- c) fraktførers navn og adresse;
- d) sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet;
- e) mottagerens navn og adresse;
- f) den vanlige betegnelse på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelig godttatte betegnelse;
- g) antall kolli, deres særskilte merker og nummer;
- h) godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte;
- i) omkostninger i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggsomkostninger, tollavgifter og andre omkostninger som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen);
- j) nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter;
- k) erklæring om at befordringen selv om annet er avtalt, er undergitt den i § 1 nevnte konvensjon eller lov som er i samsvar med denne konvensjon.

I forekommende tilfelle skal fraktbrevet også gi opplysning om

- a) forbud mot omlasting;
- b) de omkostninger avsenderen påtar seg å betale;
- c) etterkravsbeløp som skal innkreves ved utleveringen;

SVENSK TEKST

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

Fraktsedelns innehåll.

Fraktsedeln skall innehålla följande uppgifter:

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

ö §.

I förekommande fall skall fraktsedeln tillika innehålla följande:

- a) förbud mot omlastning;
- b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
- c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras vid godsets utlämnande;

DANSK TEKST

- d) godsets angivne værdi og det beløb, som en særlig interesse i afleveringen udgør, jfr. §§ 30 og 33;
- e) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset;
- f) en tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført;
- g) en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til fragtførerens rådighed.

Stk. 2. Fragtbrevet kan efter aftale mellem parterne indeholde andre oplysninger, som de anser for påkrævede.

Ansvar for fragtbrevets indhold.

§ 9.

Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragtføreren som følge af, at de i § 7, litra b, d–h og j, og § 8, stk. 1, nævnte oplysninger samt andre oplysninger eller anvisninger, som afsenderen giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige.

Stk. 2. Har fragtføreren på afsenderens begæring i fragtbrevet indført oplysninger eller anvisninger som nævnt i stk. 1, anses han, hvis ikke andet godtgøres, for at have handlet på afsenderens vegne.

Stk. 3. Indeholder fragtbrevet ikke den i § 7, litra k, nævnte erklæring, er fragtføreren ansvarlig for omkostninger og skade, som herved påføres den, der er berettiget til godset.

Fragtførerens undersøgelsespligt.

§ 10.

Ved overtagelsen af godset skal fragtføreren forvisse sig om, at fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre er rigtige. Kan dette ikke gøres med rimelige midler, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

Stk. 2. Fragtføreren skal endvidere undersøge godsets og dets indpaknings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom i fragtbrevet.

NORSK TEKST

- d) angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør, jfr. §§ 30 og 33;
- e) avsenderens forholdsordrer til fraktføreren om forsikring av godset;
- f) avtalt tidsfrist for fullførelsen av befordringen;
- g) fortegnelse over de dokumenter som er stillet til fraktførerens rådighet.

Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

Ansvar for fraktbrevets innhold.

§ 9.

Avsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som fraktføreren påføres ved at opplysninger og forholdsordrer som nevnt i § 7 bokstav b, d–h eller j eller § 8 første ledd eller andre opplysninger eller forholdsordrer som avsenderen gir angående fraktbrevets utferdigelse eller innhold, er uriktige eller ufullstendige.

Har fraktføreren på avsenderens begjæring ført inn i fraktbrevet opplysning eller forholdsordre som nevnt i første ledd, anses han for å ha gjort det på vegne av avsenderen om ikke annet godtgjøres.

Inneholder ikke fraktbrevet erklæring som nevnt i § 7 bokstav k, er fraktføreren ansvarlig for omkostninger og skade som derved påføres den som har rett til godset.

Fraktførerens undersøkelsesplikt.

§ 10.

Ved overtagelsen av godset skal fraktføreren forvisse seg om at opplysningene i fraktbrevet om stykketall, merker og nummer er riktige. Kan dette ikke med rimelige midler gjøres, skal han føre grunnlagt forbehold inn i fraktbrevet.

Fraktføreren skal også undersøke godset eller pakningens synlige tilstand og i tilfelle grunnngi de forbehold han tar inn i fraktbrevet.

SVENSK TEKST

- d) enligt 30 § uppgivet värde å godset ävensom belopp som motsvarar i 33 § angivet särskilt leveransintresse;
- e) avsändarens anvisningar till fraktföraren i avseende å försäkring av godset;
- f) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord; samt
- g) förteckning å handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna äga i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter, de anse påkallade.

Ansvarighet för fraktsedelns innehåll.

9 §.

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

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

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

Fraktförarens undersökningsskyldighet.

10 §.

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

Då fraktföraren mottager godset till befordran, är han tillika pliktig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt, om han önskar göra förbehåll härutinnan,

DANSK TEKST

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet.

Stk. 4. Afsenderen kan mod at betale omkostningerne derved fordre, at fragtføreren forvisser sig om godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og om kollienes indhold. Resultatet af undersøgelsen indføres i fragtbrevet.

Fragtbrevets beviskraft.

§ II-

Fragtbrevet gælder, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de aftalte vilkår og for fragtførerens modtagelse af godset.

Stk. 2. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, antages det, hvis ikke andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god tilstand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet.

Mangelfuld indpakning af godset.

§ 12.

Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, når skaden eller omkostningerne skyldes mangelfuld indpakning af godset. Dette gælder ikke, dersom mangelen var synlig eller kendt af fragtføreren, da han overtog godset, og han ikke tog forbehold herom.

Farligt gods.

§13.

Overgives farligt gods til befordring, skal afsenderen give fragtføreren nøjagtig oplysning om, hvori faren består, og om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Er sådan oplysning ikke indført i fragtbrevet, påhviler det afsenderen eller

NORSK TEKST

Forbehold som nevnt i første og annet ledd binder ikke avsenderen med mindre han uttrykkelig har godkjent dem i fraktbrevet.

Mot å dekke omkostningene kan avsenderen kreve at fraktføreren undersøker sendingsens innhold, bruttovekt eller på annen måte uttrykt mengde. Resultatet av undersøkelsen føres inn i fraktbrevet.

Fraktbrevets beviskraft.

§11.

Hvis ikke annet godtgjøres, gjelder fraktbrevet som bevis for avtalevilkårene og for fraktførerens overtagelse av godset.

Har fraktføreren ikke tatt grunnlagt forbehold i fraktbrevet, antas det når ikke annet godtgjøres, at godset og dets pakning fremtrådte i god stand da fraktføreren overtok det, og at antall kolli, deres merker og nummer svarte til opplysningene i fraktbrevet.

Mangelfull pakning av godset.

§ 12.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade på person, materiell eller annet gods og for omkostninger når skaden eller omkostningene skyldes mangelfull pakning av godset. Dette gjelder ikke dersom mangelen var synlig eller kjent av fraktføreren da han overtok godset uten at han tok forbehold.

Farlig gods.

§ 13.

Overgis farlig gods til befordring, skal avsenderen gi fraktføreren nøyaktig opplysning om hvori faren består og om nødvendig om hvilke forsiktighetsregler som må følges. Er slik opplysning ikke tatt inn i fraktbrevet, påhviler det avsenderen eller mottakeren på

SVENSK TEKST

nan, med angivande av grunden därtill teckna förbehållet å fraktsedeln.

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

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

Fraktsedelns bevisverkan.

11 §.

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

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

Bristfällig förpackning.

12 §.

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

Farligt gods.

13 §.

Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, åligger det honom att noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, där så kräves, om de försiktighetsmått som skola vidtagas. Har sådan underrättelse icke intagits i fraktse-

DANSK TEKST

modtageren på anden måde at godtgøre, at fragtføreren havde nøje kendskab til beskaffenheden af den fare, som befordringen af godset medførte.

Stk. 2. Havde fragtføreren ikke kendskab til godsets farlige egenskaber som anført i stk. 1, kan han når som helst og hvor som helst aflæsse, ødelægge eller uskadeliggøre godset uden pligt til at svare erstatning. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følger af, at godset er overgivet til befordring.

Dokumenter, der skal stilles til fragtførerens rådighed.

§ 14.

Med henblik på toldbehandling og andre formaliteter, som skal iagttages inden godsets aflevering til modtageren, skal afsenderen stille de nødvendige dokumenter til fragtførerens rådighed og meddele ham de oplysninger, som fordres dertil.

Stk. 2. Afsenderen er ansvarlig over for fragtføreren for skade, som måtte følge af, at sådanne dokumenter eller oplysninger mangler eller er ufuldstændige eller urigtige, medmindre skaden skyldes fragtførerens fejl eller forsømmelse. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge, om dokumenterne og oplysningerne er rigtige og fuldstændige.

Stk. 3. Fragtføreren er ansvarlig for følgerne af tab og misbrug af de dokumenter, som ifølge fraktbrevet er stillet til hans rådighed, medmindre han godtgør, at tabet eller misbruget ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

Retten til at råde over godset under befordringen.

§ 15.

Afsenderen har ret til at råde over godset, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestem-

NORSK TEKST

annen mate å godtgjøre at fraktføreren nøye har kjent arten av den fare som befordringen av godset medførte.

Hadde fraktføreren ikke kjennskap til godsets farlige egenskaper som anført i første ledd, kan han når som helst og hvor som helst lesse av, ødelegge eller uskadeliggjøre det uten plikt til å svare erstatning. Avsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følger av at godset er overlevert eller befordres.

Dokumenter som skal stilles til fraktførerens rådighet.

§ 14.

Til oppfyllelse av tollbestemmelser og andre forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset, skal avsenderen stille de nødvendige dokumenter til rådighet for fraktføreren og ellers skaffe ham de opplysninger som trengs.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som måtte følge av at slike dokumenter eller opplysninger mangler eller er ufullstendige eller uriktige, med mindre skaden skyldes fraktførerens feil eller forsømmelse. Fraktføreren plikter ikke å undersøke om dokumentene eller opplysningene er riktige eller fullstendige.

Fraktføreren er ansvarlig for følgene av tap eller misbruk av de dokumenter som ifølge fraktbrevet er stillet til hans rådighet, med mindre han godtgjør at tapet eller misbruget ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløp som skulle betales om godset var gått tap t.

Råderett over godset under befordringen.

§ 15.

Avsenderen har rett til å råde over godset, særlig ved å be fraktføreren om å stanse godset underveis, forandre bestemmelsessted

SVENSK TEKST

dein, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde noggrann kännedom om arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

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

Handlingar som skola ställas till fraktförarens förfogande.

14 §.

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

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

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

Förfoganderätt över godset under befordringen.

15 §.

Avsändaren äger förfoga över godset, särskilt genom begäran hos fraktföraren att stoppa det under befordringen, att ändra

DANSK TEKST

melsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den i fragtbrevet angivne.

Stk. 2. Denne ret går over til modtageren, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til denne, eller han gør brug af sin ret efter § 18, stk. 1.

Stk. 3. Retten til at råde over godset tilkommer dog modtageren fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen har anført dette i fragtbrevet.

Stk. 4. Har modtageren under udøvelsen af sin ret til at råde over godset påbudt dette afleveret til en anden person, kan denne ikke anvise andre modtagere.

§ 16.

Vil afsenderen eller i det i § 15, stk. 3, nævnte tilfælde modtageren udøve sin ret til at råde over godset, skal han forevise det første eksemplar af fragtbrevet, i hvilket de nye anvisninger til fragtføreren skal være indført, og holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af disse anvisninger.

Stk. 2. Fragtføreren er ikke pligtig at efterkomme de modtagne anvisninger, hvis deres udførelse ikke er mulig på det tidspunkt, da de når den, som skal udføre dem, eller vil hindre den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller være til skade for afsendere eller modtagere af andre sendinger. Fragtføreren skal straks underrette den, som har givet ham anvisningerne, om, at han ikke kan efterkomme dem.

Stk. 3. Fragtføreren er ej heller pligtig at efterkomme anvisninger, som medfører deling af sendingen.

§ 17.

Unnlader fragtføreren at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 15 og 16, eller retter han sig efter sådanne anvisninger uden at fordre det første eksemplar af fragtbrevet forevist, er han ansvarlig for skade, som forvoldes den berettigede herved.

NORSK TEKST

eller utelevere godset til en annen mottager enn angitt i fraktbrevet.

Råderetten går over på mottageren når han får overlevert det annet eksemplar av fraktbrevet eller gjør bruk av sin rett etter § 18 første ledd.

Retten til å råde over godset tilkommer likevel mottageren allerede fra det tidspunkt da fraktbrev utferdiges dersom avsenderen gir påskrift om dette i fraktbrevet.

Har mottageren under utøvelse av råderetten påbudt godset utlevert til en annen, kan denne ikke oppnevne andre mottagere.

§ 16.

Vil avsenderen eller, i tilfelle som nevnt i § 15 tredje ledd, mottageren utøve sin rett til å råde over godset, må han fremlegge det første eksemplar av fraktbrevet, påført de nye forholdsordrer, samt godtgjøre fraktføreren for omkostninger og skade ved iverksettingen av disse.

Fraktføreren plikter ikke å etterkomme mottatt forholdsordre hvis iverksetting ikke er mulig på det tidspunkt ordren når den som skal sette den i verk, eller vil hindre den normale utøvelse av fraktførerens virksomhet eller være til skade for avsendere eller mottagere av andre sendinger. Fraktføreren skal straks underrette den som har gitt forholdsordren, om at han ikke kan etterkomme den.

Fraktføreren plikter heller ikke å etterkomme forholdsordre som medfører deling av sendingen.

§ 17.

Unnlater fraktføreren å etterkomme forholdsordre som han etter §§ 15 og 16 plikter å følge, eller etterkommer han slik ordre uten å kreve fremlagt det første eksemplar av fraktbrevet, er han ansvarlig for skade som derved voldes den som har rett til godset.

SVENSK TEKST

bestämmelseorten eller att utlämna det till annan än den i fraktsedeln angivne mottagaren.

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

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

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

16 §.

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

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

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

17 §.

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

Godsets aflevering.

§ 18.

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, har modtageren ret til hos fragtføreren mod kvittering at fordre det andet eksemplar af fragtbrevet og godset afleveret. Fastslås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i § 27 nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre sine rettigheder efter fragtaftalen gældende.

Stk. 2. Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtbrevet. Opstår der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed.

Hindringer for befordringens udførelse.

§ 19.

Er eller bliver det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umuligt at opfylde fragtaftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser, skal fragtføreren indhente forholdsordre fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset.

Stk. 2. Er det muligt at udføre befordringen på anden måde end fastsat i fragtbrevet, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få forholdsordre fra den, som efter § 15 har ret til at råde over godset, skal han træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

Hindringer for afleveringen.

§ 20.

Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente forholdsordre fra afsenderen. Afviser modtageren godset, har afsenderen ret til at råde over det uden at forevise det første eksemplar af fragtbrevet.

Stk. 2. Selv om modtageren har afvist godset, kan han dog fordre det afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget anden forholdsordre fra afsenderen.

Godsets utlevering.

§ 18.

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottageren kreve at fraktføreren mot kvittering utleverer ham det annet eksemplar av fraktbrevet og godset. Fastslås det at godset er gått tapt, eller er det ikke kommet fram ved utløpet av den frist som er nevnt i § 27, kan mottageren i eget navn gjøre gjeldende de rettigheter som følger av fraktavtalen.

Mottager som gjør bruk av sin rett etter første ledd, skal betale det beløp som etter fraktbrevet skyldes. Opstår tvist om dette, plikter fraktføreren ikke å utlevere godset med mindre mottageren stiller sikkerhet.

Hindringer for befordringens gjennomføring.

§ 19.

Er eller blir det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umulig å oppfylle avtalen i samsvar med fraktbrevets bestemmelser, skal fraktføreren innhente forholdsordre hos den som etter § 15 kan råde over godset.

Hvis befordringen kan utføres på annen måte enn fastsatt i fraktbrevet, og fraktføreren ikke innen rimelig tid har kunnet få forholdsordre fra den som etter § 15 kan råde over godset, skal han treffe de tiltak som han finner best stemmer med dennes interesser.

Hindringer for utlevering.

§ 20.

Foreligger det etter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hinder for utlevering, skal fraktføreren innhente forholdsordre fra avsenderen. Nektet mottageren å ta imot godset, kan avsenderen råde over det uten å fremlegge det første eksemplar av fraktbrevet.

Selv om mottageren har nektet å ta imot godset, kan han kreve det utlevert så lenge fraktføreren ikke har mottatt annen forholdsordre fra avsenderen.

Godsets utlämning.

18 §.

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

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

Hinder för befodrings utförande.

19 §.

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

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

Hinder för utlämningen.

20 §.

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

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

DANSK TEKST

Stk. 3. Opstår der hindringer for afleveringen, efter at modtageren i henhold til § 15, stk. 3, har påbudt godset afleveret til en anden person, skal ved anvendelsen af stk. 1 og 2 modtageren anses som afsender og den anden person som modtager.

Omkostningerne ved forholdsordre.

§ 21.

Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente og udføre forholdsordre som nævnt i §§ 19 og 20 dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side.

Fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset.

§ 22.

I de i § 19, stk. 1, og § 20 nævnte tilfælde kan fragtføreren straks aflæse godset for den berettigedes regning. Befordringen anses dermed for afsluttet, men fragtføreren skal forvare godset på den berettigedes vegne. Han kan dog betro godset til en trediemand og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset kan stadig holdes tilbage til sikkerhed for de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og for andre omkostninger, som kan kræves dækket.

§ 23.

Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente forholdsordre fra den berettigede, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endvidere kan fragtføreren sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra den berettigede har modtaget anden forholdsordre, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

Stk. 2. Salg af gods, som befinder sig her i riget, skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Så vidt muligt

NORSK TEKST

Oppstår hinder for utlevering etter at mottageren i medhold av § 15 tredje ledd har påbudt godset utlevert til en annen, skal ved anvendelsen av første og annet ledd mottageren anses som avsender og den annen som mottager.

Omkostninger ved forholdsordre.

§ 21.

Fraktføreren kan kreve dekket de omkostninger han har hatt ved innhenting og iverksetting av forholdsordre som nevnt i §§ 19 og 20 hvis de ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side.

Fraktførerens plikt til å dra omsorg for godset.

§ 22.

I tilfelle som nevnt i § 19 første ledd og § 20 kan fraktføreren straks lesse av godset for regning av den som har råderetten over det. Befordringen skal dermed anses avsluttet, men fraktføreren plikter å ta vare på godset på hans vegne. Fraktføreren kan likevel overlate omsorgen for godset til tredjemann og er i så fall bare ansvarlig for at denne er valgt med tilbørlig omhu. Godset kan fortsatt holdes tilbake til sikkerhet for de beløp som etter fragtbrevet skyldes, og for andre omkostninger som kan kreves dekket.

§ 23.

Fraktføreren kan selge godset uten å avvente forholdsordre fra den som har råderetten over det, såfremt godset er utsatt for hurtig ødeleggelse eller dets tilstand ellers gir grunn til det eller omkostningene ved dets bevaring ikke står i rimelig forhold til dets verdi. Også ellers kan fraktføreren selge godset hvis han ikke fra den som har råderetten over det, innen rimelig tid har mottatt annen forholdsordre som han med rimelighet må anses pliktig å følge.

Salg av gods som finnes innen riket, skal skje ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte. Så vidt mulig skal fraktfø-

SVENSK TEKST

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

Av anvisning föranledda kostnader.

21 §.

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

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset.

22 §.

I fall som avses i 19 § första stycket eller 20 § äger fraktföraren genast lossa godset för dens räkning som äger förfoga däröver. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är pliktig att taga vård om godset å hans vägnar. Fraktföraren äger dock anförtro godset i tredje mans vård och svarar i sådant fall allenast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Rätt att innehålla godset till säkerhet för kostnader som framgå av fraktsedeln eller som eljest åvila godset påverkas icke härav.

23 §.

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

Försäljning av gods, som finnes inom riket, skall ske å offentlig auktion eller, där sådan icke lämpligen kan äga rum, på annat

DANSK TEKST

skal fragtføreren i god tid underrette den berettigede om tid og sted for salget. Salg af gods uden for riget sker efter de i den stat, hvor godset befinder sig, gældende regler.

Stk. 3. Salgssummen skal efter fradrag af de beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og andre omkostninger stilles til rådighed for den berettigede. Overstiger omkostningerne salgssummen, kan fragtføreren kræve det manglende beløb betalt.

Kapitel IV.

Fragtførerens ansvar.

Betingelserne for ansvar og bevisbyrden.

§24.

Fragtføreren er ansvarlig for tab og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket aflevering.

Stk. 2. Fragtføreren er dog fri for ansvar, hvis han godtgør, at tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Stk. 3. Fragtføreren kan ikke befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelse af den person, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk.

§25.

Fragtføreren er fri for ansvar efter § 24, hvis tabet eller beskadigelsen skyldes de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

a) brug af åbne køretøjer uden presenning

NORSK TEKST

reren i god tid underrette den som har råderetten over godset, om tid og sted for salget. Salg av gods utenfor riket, skjer etter de regler som gj elder i det land der godset er.

Salgssummen skal etter fradrag av de beløp som etter fraktbrevet skyldes, og andre omkostninger tilstilles den som hadde råderetten over godset. Overstiger omkostningene salgssummen, kan fraktføreren kreve det overskytende erstattet.

Kapitel IV.

Fraktførerens ansvar.

Vilkårene for ansvar.

§24.

Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtagelsen til utleveringen og for forsinket utlevering.

Fraktføreren er likevel fri for ansvar dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av rettighetshaveren, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets egen beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope seg mangler ved det kjøretøy som han bruker til befordringen, eller feil eller forsømmelse av den som han måtte ha leiet kjøretøyet av, eller dennes folk.

§25.

Fraktføreren er fri for ansvar etter § 24 når tapet eller skaden skyldes den særlige fare som knytter seg til ett eller flere av følgende forhold:

a) bruk av åpent kjøretøy uten presenning i

SVENSK TEKST

betryggande sätt. Såvitt möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta den som äger förfoga över godset om tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods utom riket skall ske enligt tillämpliga regler i det land där godset finnes.

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

4 kap.

Fraktförarens ansvarighet.

Förutsättningarna för ansvarighet.

24 §.

Förkommer, minskas eller skadas gods, sedan det av fraktföraren mottagits till befordran men innan det utlämnats, eller fördröjes utlämnandet, är fraktföraren ansvarig därför.

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

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

25 §.

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

DANSK TEKST

efter udtrykkelig aftale, som er nævnt i fragtbrevet ;

- b) manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket;
- c) behandling, læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne;
- d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for tab eller beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre forråv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere;
- e) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliene;
- f) befordring af levende dyr.

Stk. 2. Godtgør fragtføreren, at tabet eller beskadigelsen under de foreliggende omstændigheder kan være opstået på grund af en af de i stk. 1 nævnte farer, skal det lægges til grund, at skaden er forvoldt på denne måde, medmindre den berettigede godtgør, at dette ikke er tilfældet. Denne regel gælder dog ikke i det i stk. 1, litra a, nævnte tilfælde, dersom der foreligger tab af unormalt omfang eller af hele kolli.

Stk. 3. Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, kan fragtføreren ikke kræve ansvarsfrihed efter stk. 1, litra d, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Stk. 4. Fragtføreren kan ikke kræve ansvarsfrihed efter stk. 1, litra f, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

NORSK TEKST

medhold av uttrykkelig avtale som er inn-tatt i fraktbrevet;

- b) manglende eller mangelfull pakning av gods som etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade dersom det ikke er pakket inn eller mangelfullt pakket;
- c) håndtering, pålessing, stuving eller avlesing av godset foretatt av avsenderen eller mottageren eller av noen som handler på vegne av en av dem;
- d) beskaffenheten ved enkelte godsslag som spesielt utsetter dem for tap eller skade, særlig ved brudd, rust, selvødeleggelse, inntørring, lekkasje, normalt svinn eller angrep av skadeinsekter og gnavere;
- e) utilstrekkelige eller uriktige merker eller nummer på godset;
- f) befordring av levende dyr.

Godtgjør fraktføreren at tapet eller skaden etter saksforholdet kan være oppstått på grunn av fare som går inn under første ledd, skal det legges til grunn at tapet eller skaden er voldt på denne mate med mindre rettighetshaveren godtgjør at dette ikke er tilfelle. Denne regel gjelder dog ikke i tilfelle som nevnt i første ledd bokstav a dersom det foreligger tap i unormalt omfang eller av hele kolli.

Dersom befordringen utføres med kjøretøy som spesielt er utstyrt for å beskytte mot hete, kulde, temperatursvingninger eller luftfuktighet, kan fraktføreren ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav d med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene pålåg ham med hensyn til valg, vedlikehold og bruk av slikt utstyr, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

Fraktføreren kan ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav f med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene normalt pålåg ham, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

SVENSK TEKST

- a) användning, enligt uttrycklig och i fraktsedeln angiven överenskommelse, av öppet fordon utan presenning;
- b) felande eller bristfällig förpackning av gods, som på grund av sin egen beskaffenhet är utsatt för förlust eller skada, då det icke är förpackat eller är bristfälligt förpackat;
- c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset av avsändaren eller mottagaren eller någon som handlar för enderas räkning;
- d) sådan beskaffenhet hos vissa slag av gods, vilken medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;
- e) ofullständiga eller felaktiga märken eller nummer å kollina; eller
- f) befordran av levande djur.

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

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

Fraktföraren må icke till befrielse från sin ansvarighet åberopa vad som stadgas i första stycket under f), med mindre han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med

§ 26.

Er fragtføreren efter § 24 eller § 25 fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

§ 26.

Er fraktføreren ifølge § 24 eller § 25 uten ansvar for enkelte av de forhold som har voldt tapet, skaden eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

Forsinket utlevering.

§ 27.

Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret til den aftalte tid, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører. Ved dellast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last.

§27.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller - dersom utleveringsfrist ikke er avtalt - når den faktiske befordringstid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved dellast tas særlig i betraktning den tid som vanligvis trenges for å samle full last.

Tab af godset.

§28.

Godset kan betragtes som tabt, hvis det ikke er afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvor ingen frist er aftalt, inden 60 dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Stk. 2. Ved modtagelsen af erstatning for tab af gods kan den berettigede skriftligt fordre straks at blive underrettet, hvis godset genfindes inden et år efter erstatningens udbetaling. Fragtføreren skal skriftligt anerkende, at dette krav er fremsat.

Stk. 3. Den berettigede kan inden 30 dage efter modtagelsen af sådan underretning fordre, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtbrevet, og mod tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af de deri indbefattede omkostninger. Han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter § 32 og § 33.

Tap av godset.

§ 28.

Godset kan betraktes som tapt når det ikke er utlevert innen 30 dager etter utløpet av den avtalte utleveringsfrist eller -- dersom slik frist ikke er avtalt -- innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset.

Ved mottageisen av erstatningen for det tapte gods kan rettighetshaveren skriftlig kreve å bli underrettet straks dersom godset skulle komme til rette innen ett år fra erstatningens utbetaling. Fraktføreren skal skriftlig bekrefte at slikt krav er fremsatt.

Rettighetshaveren kan kreve godset utlevert innen 30 dager etter at han har mottatt underretning som nevnt i annet ledd, mot at han betaler det beløp som etter fragtbrevet skyldes, og tilbakebetaler den erstatning han har fått, med fradrag av de omkostninger som er innbefattet i erstatningen. Han kan likevel kreve erstatning for forsinket utlevering i samsvar med § 32 og i tilfelle §33.

SVENSK TEKST

hänsyn till omständigheterna normalt åvila honom, samt att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som må hava meddelats honom.

26 §.

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

Dröjsmål.

27 §.

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

Förlorat gods.

28 §.

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

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

Sedan den till ersättning berättigade tagit underrättelse som nu sagts, äger han inom trettio dagar påfordra, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som påförts det i fraktsedeln och återbetalar den gottgörelse, han uppburit, med avdrag av de kostnader som må hava inräknats däri. Han behåller dock sin rätt

DANSK TEKST

Stk. 4. Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis aflevering ikke er fordret inden udløbet af den i stk. 3 nævnte frist, eller hvis godset først genfindes efter forløbet af mere end et år efter erstatningens udbetaling, kan fragtføreren råde over godset med de indskrænkninger, som måtte følge af tredjemands ret. For gods uden for riget gælder reglerne i den stat, hvor godset befinder sig.

Erstatningens størrelse ved tab.

§29.

Erstatning for helt eller delvist tab af godset beregnes efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Værdien bestemmes efter børsprisen eller i mangel heraf efter markedsprisen. Findes heller ikke en sådan pris, bestemmes værdien efter den sædvanlige værdi af gods af samme art og godhed.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige et beløb, som svarer til 25 francs for hvert kilogram manglende bruttovægt. Ved franc forstås guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0.900 finholdighed.

Stk. 3. Herudover skal kun fragt, toldafgifter og andre omkostninger ved befordringen erstattes, med hele beløbet ved fuldstændigt tab og med et forholdsmæssigt beløb ved delvist tab.

Angiven værdi af godset.

§30.

Har afsenderen i fragtbrevet angivet en værdi af godset, som overstiger den i § 29, stk. 2, fastsatte begrænsning, og betalt den tillægs-godtgørelse, som måtte være aftalt, træder den angivne værdi i stedet som begrænsning for erstatningens størrelse.

NORSK TEKST

Dersom det ikke er framsatt krav som nevnt i annet ledd, eller utlevering ikke er krevd innen den frist som tredje ledd fastsetter, eller godset først kommer til rette mer enn ett år etter erstatningens utbetaling, kan fraktføreren råde over godset med de innskrenkninger som måtte følge av tredjemanns rett. For gods utenfor riket gjelder regiene i det land der godset er.

Erstatningens størrelse ved tap.

§29.

Erstatning for helt eller delvis tap av godset regnes etter godsets verdi på stedet og tiden for overtagelsen til befordring. Verdien bestemmes etter børsprisen eller — i mangel av slik pris - etter markedsprisen. Finnes heller ikke slik pris, beregnes verdien etter vanlig verdi på gods av samme art og godhet.

Erstatningen kan likevel ikke overstige et beløp som svarer til 25 francs for hvert kilogram av tapet i bruttovekt, med franc her ment gullfranc med vekt av 10/31 gram og finhetsgrad av 900 tusendeler.

I tillegg kan bare frakt, tollavgifter og andre utgifter ved befordringen kreves godtgjort, helt ut ved totaltap og forholdsmessig ved delvis tap.

§ 30.

Har avsenderen i fraktbrevet angitt en verdi på godset utover den grense som er fastsatt i § 29 annet ledd, og betalt slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, trer den angitte verdi i stedet som grense for erstatningens størrelse.

SVENSK TEKST

till sådan gottgörelse för dröjsmål med utlämning som avses i 32 § och, i förekommande fall, 33 §.

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

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods.

29 §.

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

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

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

30 §.

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

DANSK TEKST

Erstatningens størrelse ved beskadigelse.

§ 31.

Ved beskadigelse af godset skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i § 29, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset.

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, dersom sendingen eller, hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi som følge af beskadigelsen, denne del var gået tabt.

Erstatning ved forsinkelse.

§ 32.

Godtgøres det, at der er lidt skade som følge af forsinkelse, skal fragtføreren erstatte skaden, dog ikke ud over fragtbeløbet.

Særlig interesse i aflevering.

§ 33.

Afsenderen kan mod at betale den tillægsgodtgørelse, som måtte være aftalt, i fragtbrevet fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af tab eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist. Er der angivet en sådan særlig interesse, kan der ud over, hvad der følger af §§ 29-32, kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

Ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb.

§ 34.

Er godset blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som fragtføreren efter fragtbrevet skulle opkræve, skal fragtføreren erstatte afsenderen hans tab indtil efterkravsbeløbet og med ret til at afkræve modtageren det betalte beløb.

Rente m. v.

§ 35.

Af erstatningsbeløb kan kræves rente med fem procent årlig fra den dag, da skriftligt

NORSK TEKST

Erstatningens størrelse ved skade på godset.

§ 31.

Ved skade på godset skal fraktføreren erstatte verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter regiene i § 29 første og tredje ledd.

Erstatningen kan likevel ikke overstige det beløp som skulle betales hvis sendingen eller — om bare en del av sendingen er forringet i verdi som følge av skaden - denne del var gått tapt.

Erstatning ved forsinket utlevering.

§ 32.

Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden dog ikke utover fraktbeløpet.

Særlig utleveringsinteresse.

§ 33.

Mot å betale slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, kan avsenderen i fraktbrevet fastsette et beløp som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap eller skade eller oversittelse av avtalt utleveringsfrist. Er særlig interesse på denne mate angitt, kan utover hav der følger av §§ 29-32, erstatning inn til det fastsatte beløp kreves for den ytterligere skade som påvises.

Ansvar for innkreving av etterkravsbeløp.

§ 34.

Blir godset utlevert til mottageren uten innbetaling av det etterkravsbeløp som fraktføreren etter fraktbrevet skulle innkreve, skal fraktføreren erstatte avsenderen hans tap inntil dette beløp, men kan kreve erstatningsbeløpet dekket av mottageren.

Rente m. v.

§ 35.

Den som har rett til erstatning, kan kreve rente av erstatningsbeløpet med 5 prosent

SVENSK TEKST

Ersättningens storlek då gods skadats.

31 §.

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

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

Ersättning vid dröjsmål.

32 §.

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

Särskilt leveransintresse.

33 §.

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

Ansvarighet för uttagande av efterkrav.

34 §.

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

Ränta m. m.

35 §.

Å ersättningsbelopp skall utgå ränta efter fem procent om året från den dag då skrift-

DANSK TEKST

krav afsendes til fragtføreren, eller, hvis sådant krav ikke er fremsat, fra den dag, da retsforfølgning påbegyndes.

Stk. 2. Kræves der erstatning i mønt, der ikke er gangbar på det sted, hvor betaling sker, omregnes beløbet til stedets mønt efter værdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på andet grundlag end aftale.

§ 36.

Kræves erstatning for tab, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og de personer, for hvem han efter § 4 er ansvarlig, påberåbe sig de bestemmelser i denne lov, som udelukker fragtførerens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

Forsæt og grov uagtsomhed.

§ 37.

Har fragtføreren forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i dette kapitel, som udelukker eller begrænser hans ansvar, eller som ændrer bevisbyrden.

Stk. 2. Det samme gælder, dersom personer, for hvem fragtføreren efter § 4 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

Kapitel V.

Indsigelser. Søgsmål.

Indsigelser.

§ 38.

Har modtageren modtaget godset uden i forening med fragtføreren at undersøge dets tilstand og uden at gøre indsigelse over for fragtføreren på grund af tab eller beskadigelse med angivelse af tabets eller beskadig-

NORSK TEKST

årlig fra den dag skriftlig krav blir sendt fraktføreren eller — hvis krav ikke fremsettes - fra den dag søksmål blir reist.

Kreves erstatning i mynt som ikke er gangbar på det sted betaling skjer, omregnes beløpet til stedets mynt etter verdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på annet grunnlag enn avtale.

§ 36.

Kreves erstatning for tap, skade eller forsinkelse på annet grunnlag enn avtale, kan fraktføreren og i tilfelle enhver som han svarer for etter § 4, påberope de bestemmelser i denne lov som utelukker fraktførerens ansvar, eller som angir eller begrenser erstatningens størrelse.

Försett og grov uaktsomhet.

§ 37.

Har fraktføreren voldt skaden forsettlig eller grovt uaktsomt, kan han ikke påberope de bestemmelser i dette kapitel som utelukker eller begrenser hans ansvar eller som endrer bevisbyrden.

Det samme gjelder dersom noen som fraktføreren svarer for etter § 4, i tjenesten har vist försett eller grov uaktsomhet. I så fall kan disse heller ikke for sitt personlige ansvar påberope de bestemmelser som er nevnt i første ledd.

Kapitel V.

Indsigelser. Søgsmål.

Innsigelser.

§ 38.

Har mottageren tatt imot godset uten å undersøke dets tilstand sammen med fraktføreren og uten å fremsette innsigelse overfor fraktføreren på grunn av tap eller skade med angivelse av tapets eller skadens art, skal det

SVENSK TEKST

ligt anspråk på ersättningen avsändes till fraktföraren eller, där då ej skett, från den dag då talan väcktes.

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

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal.

36 §.

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

Uppsåt och grov oaktsamhet.

37 §.

Är skada att tillskriva uppsåt eller grov oaktsamhet å fraktförarens sida, äger han icke åberopa de bestämmelser i detta kapitel som utesluta eller begränsa hans ansvarighet eller som innebära överflyttning av bevisskyldigheten.

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

5 kap.

Anmärkningar och väckande av talan.

Anmärkningar.

38 §.

Har mottagaren tagit emot gods utan att gerrensamt med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillställa denne anmärkning angående uppkommen förlust, minskning eller skada med angivande av

DANSK TEKST

gelsens almindelige beskaffenhed, skal det, hvis ikke andet godtgøres, lægges til grund, at han har modtaget godset i den i fragtbrevet angivne tilstand. Indsigelse skal gøres senest ved afleveringen, når det drejer sig om synlige tab eller beskadigelser, og ellers inden 7 dage derefter, søn- og helligdage ikke medregnede. Indsigelse skal ske skriftligt, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig.

Stk. 2. Har modtageren og fragtføreren i forening undersøgt godsets tilstand, kan bevis mod, hvad der herved er fastslået, kun føres, hvis tabet eller beskadigelsen ikke var synlig, og hvis modtageren skriftligt har gjort indsigelse over for fragtføreren inden 7 dage efter undersøgelsen, søn- og helligdage ikke medregnede.

Stk. 3. Erstatning for forsinket aflevering skal kun betales, hvis modtageren inden 21 dage efter den dag, da godset blev stillet til hans rådighed, skriftligt har meddelt fragtføreren, at han vil påberåbe sig forsinkelsen.

Stk. 4. Fragtføreren og modtageren skal give hinanden rimelig bistand til at foretage nødvendige undersøgelser.

NORSK TEKST

hvis annet ikke godtgjøres, legges til grunn at han har mottatt godset i den tilstand frakbrevet angir. Innsigelse som nevnt må gjøres senest ved utleveringen når det gjelder synlig tap eller skade og ellers innen 7 dager deretter, søndager og helligdager ikke medregnet. Innsigelsen må fremsettes skriftlig hvis tapet eller skaden ikke var synlig.

Har mottageren og fraktføreren i forening fastslått godsets tilstand, kan bevis mot hva på denne mate er fastslått, bare føres hvis tapet eller skaden ikke var synlig, og mottageren skriftlig har fremsatt innsigelse innen 7 dager etter undersøkelsen, søndager og helligdager ikke medregnet.

Erstatning for forsinket utlevering betales bare hvis mottageren innen 21 dager etter at godset ble stillet til hans rådighet, skriftlig har meddelt fraktføreren at han vil påberope seg forsinkelsen.

Ved beregningen av frister etter denne paragraf medregnes ikke utleveringsdagen og i tilfelle heller ikke den dag da undersøkelse ble foretatt eller godset stillet til mottagerens rådighet.

Fraktføreren og mottageren skal gi hverandre rimelig hjelp til å gjennomføre nødvendige undersøkelser.

Domstolenes kompetence. Værneting.

§ 39.

Søgsmål kan kun anlægges i en stat, hvor sagsøgte har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået, eller hvor det sted, hvor godset blev overtaget til befordring, eller bestemmelsesstedet er beliggende. Parterne kan dog vedtage, at søgsmål skal kunne anlægges i en anden stat, hvis denne har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention.

Stk. 2. Sagen kan her i riget anlægges ved en ret, i hvis kreds et af de i stk. 1, 1. punktum, nævnte steder er beliggende, eller for hvilken parterne har vedtaget at indbringe den.

Domsmyndighet. Værneting.

§ 39.

Søgsmål kan bare reises i stat der saksøkte har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktaftalen er sluttet gjennom, eller der fraktføreren overtok godset eller bestemmelsesstedet ligger. Partene kan avtale at søksmål kan reises i annen stat som har sluttet seg til den i § 1 nevnte konvensjon.

Her i riket reises søksmålet i tilfelle på det sted eller på et av de steder der saken har en tilknytning som begrunner norsk domsmyndighet, eller på annet sted som partene har avtalt.

SVENSK TEKST

dess huvudsakliga beskaffenhet, skall mottagaren, där ej annat styrkes, antagas hava mottagit godset i det tillstånd som angives i fraktsedeln. Anmärkning som nu sagts skall göras senast vid godsets utlämnande, då fråga är om synlig förlust, minskning eller skada, samt eljest inom sju dagar därefter, söndagar, helgdagar och därmed i lag likställda dagar oräknade. Avser anmärkningen förlust, minskning eller skada, som icke är synlig, skall den göras skriftligen.

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

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

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

Domsrätt.

39 §.

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

Fuldbyrdelse af domme m. v.

§40.

Er søgsmål anlagt ved eller afgjort af en efter § 39, stk. 1, kompetent domstol, kan nyt søgsmål om samme krav mellem de samme parter ikke anlægges, medmindre afgørelsen i det første søgsmål ikke kan fuldbyrdes i den stat, i hvilken det nye søgsmål anlægges. Stk. 2. Domme, herunder udeblivelsesdomme, afsagt af en domstol i en stat, som har tiltrådt den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, og forlig, der er indgået eller bekræftet for en sådan domstol, kan fuldbyrdes her i riget, når de kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Denne bestemmelse finder ikke anvendelse på domme, som kun har foreløbig eksekutionskraft, eller på afgørelser, hvorved det pålægges en sagsøger, som helt eller delvis taber sagen, af denne grund at udrede erstatning ud over sagsomkostningerne.

Stk. 3. Begæring om fuldbyrdelse af de i stk. 2 nævnte udenlandske domme og forlig fremsættes for justitsministeren. Begæringen skal ledsages af en bekræftet udskrift af dommen eller forliget og en erklæring fra myndighederne i vedkommende stat om, at dommen eller forliget vedrører en befordring, som er omfattet af den i § 1, stk. 1, nævnte konvention, samt at afgørelsen kan fuldbyrdes i den stat, hvor dommen er afsagt eller forliget indgået. Justitsministeren kan kræve, at udskriften og erklæringen skal være ledsaget af en bekræftet oversættelse.

Forældelse.

§41.

Søgsmål skal anlægges inden et år eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, inden tre år.

Stk. 2. Forældelsesfristen løber

- a) ved delvist tab, beskadigelse eller forsinkelse fra den dag, da godset blev afleveret,
- b) ved fuldstændigt tab fra den tredivte dag efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist eller, hvor ingen afleveringsfrist er

Fullbyrdelse av dommer m. v.

§40.

Er søksmål som nevnt i § 39 innbrakt for eller avgjort av domsmyndig domstol, kan nytt søksmål ikke reises mellom de samme parter om samme tvistgjenstand med mindre avgj øreisen i den domstol der søksmål først ble reist, ikke kan fullbyrdes i den stat der det nye søksmål reises.

Dommer, herunder uteblivelsesdommer, avsagt av domstol i fremmed stat som har sluttet seg til den i § 1 nevnte konvensjon, og forlik som er inngått eller bekreftet for slik domstol, kan fullbyrdes her i riket når de kan fullbyrdes i den stat der dommene er avsagt eller förliket inngått .Utenlandske rettsavgjørelser som bare har foreløpig tvangskraft, eller som pålegger en saksøker å betale erstatning utover saksomkostninger fordi hans søksmål helt eller delvis ikke har ført fram, kan ikke fullbyrdes her.

Begjæring til namsretten om fullbyrdelse av dom som nevnt i annet ledd skal være ledsaget av bekreftet domsutskrift og erklæring fra myndighetene i den fremmede stat om at dommen vedrører en befordring som går inn under den i § 1 nevnte konvensjon, og at den kan fullbyrdes i den stat der den er avsagt. Tilsvarende gjelder for utenlandske rettsforlik.

Foreldelse.

§41.

Søksmål må reises innen ett år, men innen tre år når kravet grunnes på försett eller grov uaktsomhet.

Foreldelsesfristen løper

- a) ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering fra den dag da godset ble utlevert,
- b) ved totaltap fra den trettiende dag etter utløpet av avtalt utleveringsfrist eller -

Verkställighet m. m.

40 §.

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

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall domen, ändå att den meddelats utan att svaranden kommit tillstädes, på begäran verkställas här i riket i den ordning som särskilt stadgas, dock icke i fråga om dom med allenast interimistisk verkställbarhet eller såvitt fråga är om åläggande för kärke som helt eller delvis tappat målet att på grund härav utgiva skadestånd utöver rättegångskostnaden. Vad nu sagts om dom skall ock gälla slutligt beslut av domstol som meddelats till stadfästade av förlikning.

Preskription.

41 §.

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

Tiden skall räknas:

- a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset utlämnades till mottagaren;
- b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet

DANSK TEKST

aftalt, fra den tresindstyvende dag efter, at fragtføreren overtog godset,

- c) i andre tilfælde fra udløbet af en frist på tre måneder efter fragtaftalens indgåelse.

Stk. 3. Skriftligt krav standser forældelsens løb indtil den dag, da fragtføreren skriftligt afviser kravet og tilbagesender de dokumenter, som fulgte med dette. Anerkendes kravet delvis, begynder forældelsesfristen kun igen at løbe, for så vidt angår den del af kravet, hvorom der stadig er strid. Det påhviler den, som gør gjældende, at kravet eller svaret herpå er modtaget af den anden part, og at dokumenterne er tilbagesendt, at godtgøre dette. Yderligere krav vedrørende samme sag standser ikke forældelsens løb.

Stk. 4. Om afbrydelse af forældelsen gælder, når søgsmål anlægges ved dansk domstol, lov nr. 274 af 22. december 1908 om forældelse af visse fordringer og ellers loven i den stat, hvor søgsmål anlægges.

Stk. 5. Et krav, som er foreldet, kan ikke fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang.

Voldgift.

§42.

Fragtaftalen kan indeholde bestemmelse om, at tvistigheder skal afgøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes, at voldgiftsretten skal anvende den i § 1, stk. 1, nævnte konvention eller en hermed stemmende lov.

Kapitel VI.

Befordring, som udføres af flere fragtførere efter hinanden.

§43.

Udføres en befordring af flere landevejsfragtførere efter hinanden med en og samme aftale som grundlag, er hver af fragtførerne ansvarlig for befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de

NORSK TEKST

dersom slik frist ikke er avtalt - fra den sekstiende dag etter at fraktføreren overtok godset,

- c) i andre tilfelle når tre måneder er gått fra fraktavtalen ble sluttet.

Et skriftlig fremsatt krav stanser foreldelsens løp inntil fraktføreren skriftlig avslår kravet og tilbakesender de dokumenter som ble oversendt sammen med kravet. Blir en del av kravet godkjent, begynner foreldelsesfristen igjen å løpe for den del av kravet som fremdeles er omstridt. Det påhviler den som gjør gjeldende at kravet eller svaret er mottatt av den annen part, eller at dokumentene er tilbakelevert, å godtgjøre dette. Foreldelsens løp stanser ikke om det fremsettes ytterligere krav vedrørende samme tvistgjensstand.

Om avbrytelse av foreldelse gjelder når søksmål reises for norsk domstol, regiene i lov om foreldelse av fordringer av 27. juli 1896, og ellers loven i det land der søksmålet reises.

Et krav som er foreldet, kan heller ikke gjøres gjeldende i motsøksmål eller til motregning under rettergang.

Voldgift.

§42.

I fraktavtalen kan bestemmes at tvister skal avgjøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes at voldgiftsretten skal anvende regiene i konvensjonen eller i lov som er i samsvær med konvensjonen.

Kapitel VI.

Befordring som utføres av flere fraktførere i rekkefølge.

§43.

Utføres befordringen av flere vegfraktførere i rekkefølge på grunnlag av en og samme fraktaftale, er hver av dem ansvarlig for befordringen i dens helhet, slik at den annen og hver følgende fraktfører ved sin motta-

SVENSK TEKST

eller, då särskild tid ej avtalats, från sex-tionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran;

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

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

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

Skiljedom.

42 §.

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

6 kap.

Befordran som utföres av
flera fraktförare efter varandra.

43 §.

Utföres befordring av flera vägfraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är varje fraktförare ansvarig för befordringen i dess helhet såtillvida, som den andre fraktföraren liksom envar av de föl-

DANSK TEKST

følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragt-brevets vilkår.

§44.

Den fragtfører, som modtager godset fra en foregående fragtfører, skal give denne en dateret og underskreven kvittering og anføre sit navn og sin adresse på det andet eksemplar af fragtbrevet. Om fornødent skal han på dette eksemplar og på kvitteringen tage forbehold af den i § 10, stk. 1 og 2, nævnte art. Bestemmelserne i § 11 finder anvendelse på forholdet mellem fragtførerne.

§45.

Bortset fra modkrav eller indsigelser fremsat under rettergang om krav med grundlag i samme fragtaftale kan søgsmål om ansvar for tab, beskadigelse eller forsinkelse kun anlægges mod den første fragtfører, den sidste fragtfører eller den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den begivenhed, som har forårsaget tabet, beskadigelsen eller forsinkelsen, indtraf. Søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere ved samme retssag.

§46.

En fragtfører, som har udredet erstatning, kan kræve erstatningen med renter og omkostninger betalt af de andre fragtførere, der har deltaget i befordringen, efter følgende regler:

- a) den fragtfører, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen;
- b) har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret eller, hvor det ikke er muligt at fordele ansvaret, i forhold til sin andel i fragten;
- c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstatningen på dem alle i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 2. Er en af fragtførerne ude af stand til at betale, fordeles det manglende beløb

NORSK TEKST

gelse av godset og fraktbrevet blir part i fraktavtalen på fraktbrevets vilkår.

§44.

Fraktfører som mottar godset fra en foregående fraktfører, skal gi denne en dateret og undertegnet kvittering og sette sitt navn og sin adresse på det annet eksemplar av fraktbrevet. Finnes grunn til det, skal han på dette eksemplar og på kvitteringen ta forbehold som nevnt i § 10 første og annet ledd. Bestemmelsene i § 11 gjelder tilsvarende mellom fraktførere som følger etter hverandre.

§45.

Bortsett fra når motsøksmål eller motregningsinnsigelse gjøres gjeldende i søksmål om krav som grunnes på samme fraktavtale, kan søksmål om ansvar for tap, skade eller forsinket utlevering bare reises mot den første eller den siste fraktfører eller fraktføreren ved den del av befordringen hvorunder den hending inntraff som voldt tapet, skaden eller forsinkelsen. Søksmålet kan reises mot flere fraktførere under ett.

§46.

Fraktfører som har betalt erstatning, kan kreve erstatningen med renter og omkostninger dekket av de andre fraktførere som har deltatt i befordringen, etter følgende regler:

- a) Fraktfører som har voldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen;
- b) er skaden voldt av flere fraktførere, skal hver av dem svare i forhold til sin del av ansvaret for skadetilføycelsen, eller — dersom det ikke er mulig å fordele ansvaret - i forhold til sin del av frakten;
- c) kan det ikke fastslås hvem av fraktførerne ansvaret påhviler, skal samtlige svare, hver i forhold til sin del av frakten.

Er en av fraktførerne ute av stand til å betale, fordeles det beløp han ikke dekker, på de øvrige i forhold til deres del av frakten.

SVENSK TEKST

jande genom att mottaga godset och fraktsedeln inträder såsom part i fraktavtalet på de villkor som angivas i fraktsedeln.

44 §.

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto samt teckna sitt namn och sin adress å det andra exemplaret av fraktsedeln. Finnes anledning till förbehåll som avses i 10 § första eller andra stycket, har han att anteckna förbehållet såväl å nämnda exemplar som å kvittot. Å förhållandet mellan fraktförarna äger vad som stadgas i 11 § motsvarande tillämpning.

45 §.

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

46 §.

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

- a) fraktförare som är ensam vållande skall ensam svara för ersättningen;
- b) äro flera fraktförare vållande, skola de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, såframt de inbördes andelarna av ansvaret icke kunna bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten;
- c) kan det icke utredas, å vilken fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningsskyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

Kan någon av fraktförarna icke betala

DANSK TEKST

på de øvrige i forhold til deres andele i fragten.

Stk. 3. Fragtførerne kan ved aftale fravige bestemmelserne i stk. 1 og 2.

§47.

En fragtfører, mod hvem der rejses krav efter § 46, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser kravet, når erstatningen er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

Stk. 2. Søgsmål om krav efter § 46 kan anlægges i en stat, hvor en af de fragtførere, mod hvem sagen anlægges, har sin bopæl, sit hovedforretningssted eller den filial eller det agentur, hvorigennem fragtaftalen blev indgået. Alle fragtførerne kan sagsøges under samme retssag. Bestemmelsen i § 39, stk. 2, finder tilsvarende anvendelse.

Stk. 3. Bestemmelserne i §§ 40, stk. 2 og 3, og 41 gælder også for disse søgsmål. Forældelsesfristen løber dog enten fra dagen for en endelig retslig afgørelse, hvorved den erstatning, der skal betales, er fastsat, eller, hvor en sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Kapitel VII

Ugyldighed af visse aftaler.

§48.

Aftaler om, at retten til forsikringsbeløb overlades fragtføreren, eller om ændring af bevisbyrden og andre aftaler, som afviger fra denne lov, er ugyldige bortset fra, hvad der følger af § 46, stk. 3.

NORSK TEKST

Fraktførerne kan ved avtale fravike bestemmelsene i første og annet ledd.

§47.

Fraktfører som det reises krav mot etter regiene i § 46, kan ikke gjøre gjeldende at den fraktfører som reiser kravet, har betalt med urette, når erstatningen er fastsatt av domstol og han har fått behørig varsel om søksmålet og anledning til å tre inn i saken.

Søgsmål om krav etter § 46 kan reises i stat der en av de fraktførere som krav reises mot, har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom. Alle fraktførere kan saksøkes under ett i samme søksmål. § 39 annet ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i § 40 annet og tredje ledd og § 41 får tilsvarende anvendelse. Foreldelsesfristen skal dog løpe enten fra den dag da endelig rettsavgjørelse om erstatning ble truffet eller - hvis slik avgjørelse ikke foreligger - fra den dag erstatningen ble betalt.

Kapitel VII

Ugyldighet av visse avtaler.

§48.

Avtale om at retten til forsikringsbeløp overlates til fraktføreren eller om endring av bevisbyrden, og annen avtale som avviker fra denne lov, er ugyldige når ikke annet følger av § 46 tredje ledd.

SVENSK TEKST

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

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

47 §.

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

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

I mål rörande krav som avses i 46 § skola bestämmelserna i 40 § andra stycket och 41 § äga motsvarande tillämpning, dock att den tid, inom vilken talan skall väckas, skall räknas från den dag då beloppet av ersättningen till den skadelidande slutligt bestämdes av domstol eller, där sådant domstolsbeslut icke föreligger, den dag då betalning skedde.

7 kap.

Ogiltighet av vissa överenskommelser.

48 §.

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

DANSK TEKST

Kapitel VIII.

Ikrafttræden m. v.

§ 49.

Denne lov træder i kraft
Stk. 2. Bestemmelserne i § 65 i bekendtgø-
reise af færdselslov nr. 231 af 27. juni 1961
finder ikke anvendelse på fragtførerens ansvar
ved godsbefordring, der omfattes af denne lov.

NORSK TEKST

Kapitel VIII.

Ikrafttreden.

§ 49.

Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen
bestemmer.

Denna lag träder i kraft den dag Konungen förordnar.

4. FORMULAR TIL INTERNATIONALT FRAGTBREV EFTER KONVENTIONEN UDARBEJDET AF DEN INTERNATIONALE VEJTRANSPORTUNION

Denne af vejtransportunionen udarbejdede fragtbrevsformular er affattet på hollandsk og fransk og indeholder på bagsiden oversættel-

ser af de anvendte rubrikker til tysk og engelsk. På de følgende sider gengives fragtbrevets forside.

2

Exemplaar voor geadresseerde
Exemplaire du destinataire
Exemplar für Empfänger
Specimen for consignee

INTERNATIONALE VRACHTBRIEF LETTRE DE VOITURE INTERNATIONALE

Dit transport is, ongeacht enig tegenstrijdig beding onderworpen aan het Verdrag betreffende de overeenkomst tot international vervoer van goederen over de weg (CMR).
Ce transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, à la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR).

1 AFZENDER/EXPEDITEUR Naam/Nom Straat/Rue Plaats/Lieu Land/Pays No.				2 GEADRESSEERDE/DESTINATAIRE Naam/Nom Straat/Rue Plaats/Lieu Land/Pays No.			
3 Plaats van inontvangstneming der goederen Lieu de la prise en charge de la marchandise				Land Pays		Datum Date	
4 Plaats voer de aflevering der goederen Lieu prévu pour la livraison de la marchandise				Land Pays			
5 Merken en nrs. Marques et nos	6 Aantal colli Nombre des colis	7 Verpakking Mode d'emballage	8 Aard der goederen Nature de la marchandise	9 Volume } M ³ Volume }	10 Brutogew. } Kg Poids brut }		
11 INSTRUCTIES AFZENDER/INSTRUCTIONS DE L'EXPEDITEUR a) Douane- en andere formaliteiten Formalités douanières et autres formalités b) Eventuele andere aanwijzingen Indications eventuelles							
Franko Franco Niet franco Non franco							

12 SPECIALE OVEREENKOMSTEN
CONVENTIONS PARTICULIÈRES

13 OPMERKINGEN EN VOORBEHOUDEN VAN DE VERVOERDER
RÉSERVES ET OBSERVATIONS DU TRANSPORTEUR

15 VERVOERDER/TRANSPORTEUR

Naam/Nom

Straat/Rue

Plaats/Lieu

Land/Pays

No.

Vrachtprijs
Prix du transport

Reductie
Réductions

Bijkomende kosten
Frais accessoires:

Diversen:
Divers:

Totaal/Total

14 TE BETALEN DOOR/A PAYER PAR

Afzender
L'expéditeur

Geldsoort
Monnaie

Geadresseerde
Le destinataire

Opgemaakt te
Etablie à

de
le

19

Goederen ontvangen
Reçu les marchandises

Handtekening/stempel/afzender
Signature/timbre de l'expéditeur

Handtekening/stempel/vervoerder
Signature/timbre du transporteur

Handtekening/stempel/geadresseerde
Signature/timbre du destinataire

