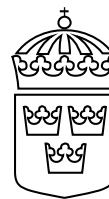


Regeringens proposition

2018/19:141



Elektroniska fraktsedlar vid vägtransport

Prop.
2018/19:141

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 19 juni 2019

Stefan Löfven

Morgan Johansson
(Justitiedepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

Regeringen föreslår att Sverige ska tillträda ett protokoll om elektroniska fraktsedlar till den s.k. CMR-konventionen. Konventionen reglerar internationella transporter av gods på väg. Regeringen lägger också fram förslag till lagändringar med anledning av tillträdet till protokollet.

Förslagen innebär att regleringen av internationella transporter av gods på väg anpassas till användning av elektroniska fraktsedlar i stället för fraktsedlar i pappersform. Även regleringen av inrikes vägtransporter anpassas till användning av elektroniska fraktsedlar.

Lagändringarna föreslås träda i kraft den dag som regeringen bestämmer.

I propositionen läggs även fram förslag till rättelse avseende vissa hänvisningar. De lagändringarna föreslås träda i kraft den 1 januari 2020.

Innehållsförteckning

1	Förslag till riksdagsbeslut	4
2	Lagtext	5
2.1	Förslag till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg	5
2.2	Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	62
2.3	Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter	63
3	Ärendet och dess beredning	64
4	Fraktsedel vid vägtransporter	64
5	eCMR-protokollet	65
6	Sveriges tillträde till eCMR-protokollet	66
7	Införlivande av eCMR-protokollet med svensk rätt	67
8	Elektroniska fraktsedlar vid inrikes vägtransporter	69
9	Autentisering av den elektroniska fraktsedeln	71
10	Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser	74
11	Konsekvenser	75
12	Författningskommentar	76
12.1	Förslaget till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg	76
12.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	78
12.3	Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter	80
Bilaga 1	Konvention den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)	81
Bilaga 2	Tilläggsprotokoll den 20 februari 2008 om den elektroniska fraktsedeln till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)	139
Bilaga 3	Sammanfattning av departementspromemorian Elektroniska vägfraktsedlar (Ds 2016:42)	157
Bilaga 4	Departementspromemorians lagförslag	158
Bilaga 5	Förteckning över remissinstanserna	160

Bilaga 6	Sammanfattning av kompletterande promemoria i anslutning till departementspromemorian Elektroniska vägfraktsedlar	161	Prop. 2018/19:141
Bilaga 7	Lagrådsremissens lagförslag	162	
Bilaga 8	Lagrådets yttrande	221	
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 juni 2019.....	223	

1 Förslag till riksdagsbeslut

Regeringens förslag:

1. Riksdagen godkänner det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet om den elektroniska fraktsedeln till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) (avsnitt 6).
2. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg.
3. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.
4. Riksdagen antar regeringens förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Regeringen har följande förslag till lagtext.

2.1 Förslag till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg¹

dels att bilagan ska upphöra att gälla,

dels att rubriken till lagen samt 1 och 3 §§ ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas två bilagor, bilaga 1 och 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

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

Lag om internationell vägtransport

1 §²

Denna lag tillämpas på sådan vägtransport som regleras i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).

Artiklarna 1–41 av den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i det följande, gälla som svensk lag. Artikel 23 skall dock gälla i dess lydelse enligt ett den 5 juli 1978 antaget protokoll till konventionen.

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av artiklarna 1–41 i konventionen, med de ändringar som har gjorts genom det den 5 juli 1978 antagna ändringsprotokollet, och artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet. Originaltexterna ska ha samma giltighet.

Originaltexterna tillsammans med en svensk översättning finns som bilaga 1 och 2 till denna lag.

¹ Senaste lydelse av bilagan 1985:178 (jfr 1985:665).

² Senaste lydelse 1985:178 (jfr 1985:665).

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

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

En elektronisk fraktsedel som upprättas i Sverige ska undertecknas med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Artiklarna 1–41 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) i deras lydelse enligt ändringsprotokollet den 5 juli 1978

CHAPTER I	CHAPITRE PREMIER	KAPITEL 1
Scope of application	Champ d'application	Tillämpningsområde
<i>Article 1</i>	<i>Article premier</i>	<i>Artikel 1</i>
<p>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.</p>	<p>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 merchandise 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.</p>	<p>1. Denna konvention tillämpas på varje avtal om godsbefordran med fordon på väg mot betalning, när orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, såsom de angivits i avtalet, är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena är en fördragsslutande stat. Vad nu sagts gäller oavsett parternas hemvist och nationalitet.</p>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>2. I denna konvention förstås med "fordon" sådana motorfordon, sammanbyggda fordon, släpfordon och påhängsvagnar, som avses i artikel 4 i konven-</p>

Prop. 2018/19:141 Traffic dated 19 September 1949. l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949. tionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.

3. This Convention shall apply also where carriage coming within its scope is carried out by States or by governmental institutions or organizations. 3. La présente Convention s'applique même si les transports rentrant dans son champ d'application sont effectués par des Etats ou par des institutions ou organisations gouvernementales. 3. Denna konvention gäller även när befordran som faller inom dess tillämpningsområde utförs av stater eller statliga inrättningar eller organisationer.

4. This Convention shall not apply:
(a) to carriage performed under the terms of any international postal convention;
(b) to funeral consignments;
(c) to furniture removal. 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. 4. Denna konvention tillämpas inte
a) på befordran, som utförs i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran;
b) på begravningstransport;
c) på befordran av flyttsaker.

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

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

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

1. Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen till sjöss, med järnväg, på inre vattenväg eller med luftfartyg utan att godset – frånsatt fall då artikel 14 är tillämplig – lossas från fordonet, tillämpas denna konvention trots det på befordringen i dess helhet. I den mån det visas, att förlust, minskning eller skada eller dröjsmål med godsets utlämnande, som inträffat medan godset befordrades på annat sätt än på väg, inte orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under sådan befordran och på grund av att befordringen skett på annat sätt än på väg, bestäms vägfraktförarens ansvarighet inte enligt denna konvention utan på det sätt på vilket den andre fraktförarens ansvarighet skulle ha bestämts, om avtal slutits mellan avsändaren och sändaren och sändande fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med de tvingande lagregler, som gäller för befordran av gods

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.

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.

med det ifrågasvarande transportmedlet. Saknas sådana regler, bestäms emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt denna konvention.

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

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

2. Är vägfraktföraren också fraktförare med avseende på det andra transportmedlet, bestäms vägfraktförarens ansvarighet i enlighet med första stycket som om dennes verksamhet som vägfraktförare och dennes verksamhet som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet utövats av två skilda personer.

CHAPTER II

CHAPITRE II

KAPITEL II

Persons for whom the carrier is responsible

Personnes dont répond le transporteur

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Article 3

Article 3

Artikel 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

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

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för vad en anställd eller annan som fraktföraren anlitar för befordringen

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.

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.

företar eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande. Fraktföraren svarar därvid såsom för egen handling eller underlåtenhet.

CHAPTER III

CHAPITRE III

KAPITEL III

Conclusion and performance of the contract of carriage

Conclusion et exécution du contrat de transport

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Article 4

Article 4

Artikel 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.

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.

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

Article 5

Article 5

Artikel 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

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

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

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.

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.

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

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.

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.

2. Ska godset lastas på skilda fordon eller är det fråga om olika godsslag eller om skilda partier, har avsändaren eller fraktföraren rätt att begära, att skilda fraktsedlar upprättas för varje fordon, godsslag eller parti.

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;

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,

Artikel 6

1. Fraktsedeln ska innehålla följande uppgifter:

a) ort och dag för upprättandet;

b) avsändarens namn och adress;

c) fraktförarens namn och adress;

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

(e) the name and address of the consignee;	e) le nom et l'adresse du destinataire,	e) mottagarens namn och adress;
(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;	f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue,	f) gängse benämning på godsets art och på förpacknings-sättet samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benämning;
(g) the number of packages and their special marks and numbers;	g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros,	g) antalet kollin, dessas särskilda märkning och nummer;
(h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;	h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise,	h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd;
(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);	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),	i) kostnader hänförliga till befordringen (frakt, tilläggsgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
(j) the requisite instructions for Customs and other formalities;	j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres,	j) erforderliga anvisningar beträffande tull och andra formaliteter;
(k) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.	k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.	k) meddelande att befordringen är underkastad bestämmelserna i denna konvention utan hinder av att annat kan vara avtalat.

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

(a) a statement that trans-shipment is not allowed;

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

a) l'interdiction de transbordement,

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

a) förbud mot om-lastning;

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

(c) the amount of “cash on delivery” charges;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) la liste des documents remis au transporteur.

b) de kostnader som avsändaren åtar sig att betala;

c) efterkravsbelopp som ska uppbäras vid godsets utlämnande;

d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken befordringen ska vara fullgjord;

g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.

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

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

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

Article 7

Article 7

Artikel 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;

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

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

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

b) uppgifter som avses i artikel 6 andra stycket;

	l'article 6, para- graphie 2,	
(c) any other particulars or in- structions given by him to enable the consignment note to be made out or for the purpose of their being entered therein.	c) de toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.	c) annan uppgift eller anvisning som avsändaren lämnar för fraktsedelns upp- rättande eller för att införas i denna.

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.	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'expé- diteur.	2. Har fraktföraren på avsändarens be- gäran i fraktsedeln infört uppgift eller an- visning som anges i första stycket, anses fraktföraren ha hand- lat för avsändarens räkning, om annat inte visas.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3. If the con- signment note does not contain the state- ment specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omis- sion by the person entitled to dispose of the goods.	3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention pré- vue à l'article 6, pa- ragraphe 1, k), le transporteur est re- sponsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchan- dise en raison de cette omission.	3. Innehåller frakt- sedeln inte med- delande som avses i artikel 6 första stycket k), svarar fraktföraren för all kostnad och skada som därigenom åsamkas den som har rätt att förfoga över godset.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

Article 8

1. Lors de la prise
en charge de la mar-
chandise, le trans-
porteur 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,

Artikel 8

1. Vid mottagandet
av godset ska frakt-
föraren undersöka

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

Prop. 2018/19:141 marks and numbers,
and

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

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

b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.

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.

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

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

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.

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.

3. Avsändaren har rätt att begära att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Avsändaren kan även kräva en undersökning av kollinas innehåll. Fraktföraren har rätt att kräva ersättning för sådana undersökning. Resultatet av under-

sökningen ska antecknas på fraktsedeln.

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

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

Artikel 9

1. Fraktsedeln ska, såvida annat inte visas, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

2. Om fraktföraren inte har tecknat förbehåll på fraktsedeln samt angivit grunden för detta, ska, om annat inte visas, godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset samt antalet kollin, dessas märkning och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Artikel 10

Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada på person, materiel eller annat gods och kostnader som uppkommit till följd av bristfällig förpackning av godset, om inte bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när denne mottog godset, och fraktföraren

Prop. 2018/19:141 reservations concerning it. connue du transporteur au moment de la prise en charge, le transporteur n'ait pas fait de réserves à son sujet. underlät att göra förbehåll om det.

Article 11

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

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

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified

Article 11

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

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

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la

Artikel 11

1. Till uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som ska iakttas innan godset utlämnas till mottagaren ska avsändaren foga nödvändiga handlingar till fraktsedeln eller ställa sådana handlingar till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär.

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

3. Fraktföraren bär samma ansvar som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är

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.

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.

omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller överlämnats till fraktföraren går förlorade eller används oriktigt. Ersättningen som ska utges av fraktföraren får dock inte överstiga vad som skulle ha utgått, om godset gått förlorat.

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 from the consignee.

3. The consignee shall, however, have the right of disposal from the time when

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 destina-

Artikel 12

1. Avsändaren har rätt att förfoga över godset, särskilt genom att begära hos fraktföraren att godset stoppas under beföringen, att bestämmelseorten ändras eller att godset lämnas ut till annan än den som angivits i fraktsedeln.

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

3. Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottag-

the consignment note is drawn up, if the sender makes an entry to that effect in the consignment note.

taire dès l'établissement de la lettre de voiture si une mention dans ce sans est faite par l'expéditeur sur cette lettre.

aren så snart fraktsedelns upprättats, om avsändaren infört föreskrift om detta i fraktsedelns.

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

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

4. Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset gett anvisning om att det ska lämnas ut till annan person, har denne inte rätt att anvisa annan mottagare.

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

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

5. Förfoganderätten får utövas endast under följande villkor:

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;

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;

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

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

b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les exploiter normale de l'entreprise du transporteur, ni porter préjudice aux

b) att utförandet av de nya anvisningarna är möjligt vid den tidpunkt när de når den som ska efterkomma dem och varken hindrar den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller medför

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,

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

skada för avsändare eller mottagare av annan sändning;

c) att anvisningarna inte leder till delning av sändningen.

6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket b) inte följa en anvisning, ska fraktföraren omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen.

7. Fraktförare som underlåtit att följa anvisning, vilken meddelats enligt bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att begära, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är ansvarig gentemot den som därigenom åsamkats skada.

Artikel 13

1. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten får mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto lämnar ut det andra exemplaret av

the second copy of the consignment note and the goods. If the loss of the goods is established or if the goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

lui soit remis et que la marchandise lui soit livrée, le tout contre décharge. Si la perte de la marchandise est établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

fraktsedeln samt godset till denne. Har godset gått förlorat eller har det inte kommit fram vid utgången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

2. 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.

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.

2. Mottagare som gör gällande den rätt som denne har enligt första stycket, ska betala det belopp som framgår av fraktsedeln. Vid tvist om detta är fraktföraren inte skyldig att lämna ut godset, om mottagaren inte ställer säkerhet.

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

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

Artikel 14

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

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.

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. Om emellertid omständigheterna medger att befordingen utförs på annat sätt än fraktsedelns angär och fraktföraren inte har kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som enligt artikel 12 har rätt att förfoga över godset, åligger det fraktföraren att vidta de åtgärder som synes fraktföraren bäst tillgodose dennes intresse.

Artikel 15

1. Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, ska fraktföraren begära anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att ta emot godset, har avsändaren rätt att förfoga över detta utan att förete det första exemplaret av fraktsedelns.

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

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

Article 16

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

2. In the cases referred to in article 14, paragraph 1, and in article 15, the

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

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

Article 16

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

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le trans-

2. Även om mottagaren har vägrat att ta emot godset har denne rätt att begära dess utlämnande så länge fraktföraren inte har fått annan anvisning från avsändaren.

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

Artikel 16

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

2. I fall som avses i artikel 14 första stycket eller artikel 15 har fraktföraren rätt att genast lossa godset

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

porteur 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.

för dens räkning som har rätt att förfoga över godset. Efter lossningen ska befordringen anses avslutad. Fraktföraren ska därefter förvara godset åt den andre. Fraktföraren har dock rätt att anförtro godset åt tredje man och svarar i sådant fall endast för att denne väljs med tillbörlig omsorg. Godset häftar alltjämt för de belopp som framgår av fraktsedeln samt för varje annan kostnad.

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

Prop. 2018/19:141 may reasonably be required to carry out. skyldig att efterkomma.

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.

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.

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

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

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

5. Förfarandet vid försäljning bestäms av lag eller sedvana på den ort där godset finns.

CHAPTER IV

CHAPITRE IV

KAPITEL IV

Liability of the carrier

Responsabilité du transporteur

Fraktförarens ansvarighet

Article 17

Article 17

Artikel 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.

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.

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

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss,

2. Le transporteur est déchargé de cette responsabilité si la

2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten,

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

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 défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

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

a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu

minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som inte föränletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följderna fraktföraren inte kunnat förebygga.

3. Fraktföraren kan inte till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som fraktföraren använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken fraktföraren kan ha hyrt fordonet eller anställda eller medhjälpare som den sistnämnde anlitar.

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

a) användning av öppet fordon utan presenning, när detta

and specified in the consignment note;

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

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

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

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

(f) the carriage of livestock.

5. Where under this article the carrier is not under any liability in respect of some of the factors causing the loss, damage or

d'une manière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;

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

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

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

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

f) transport d'animaux vivants.

5. Si, en vertu du présent article, le transporteur ne répond pas de certains des facteurs qui ont causé le dommage, sa

transportssätt uttryckligen avtalats och angivits i fraktsedeln;

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

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

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

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollina;

f) befordran av levande djur.

5. Är fraktföraren enligt denna artikel inte ansvarig för viss eller vissa av de omständigheter som

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.

responsabilité n'est engagée que dans la proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar denne endast i den utsträckning som de förhållanden för vilka fraktföraren enligt denna artikel är ansvarig har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Article 18

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

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

3. This presumption shall not apply in the circumstances set out in article 17, paragraph 4 (a), if there has been an

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

Artikel 18

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

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

3. Antagande enligt andra stycket gäller inte i fall som avses i artikel 17 fjärde stycket a), när det är fråga om onormalt

abnormal shortage, or a loss of any package.

manquant d'une importance anormale ou perte de colis.

stor minskning eller om förlust av hela kol-
lin.

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.

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.

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

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.

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.

5. Fraktföraren har inte rätt att till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket f), om fraktföraren inte visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar denne, samt att de särskilda anvisningar som kan ha meddelats fraktföraren har följts.

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.

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.

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, när godset inte har lämnats ut inom avtalad tid eller, om särskild tid inte har avtalats, när tiden för befordringen överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast ska därvid särskilt beaktas den tid som krävs, för att i sedvanlig ordning samla full last.

Article 20

Article 20

Artikel 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.

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.

1. Om godset inte har lämnats ut inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid inte avtalats, inom sextio dagar från det fraktföraren mottog godset till befördan, äger den berättigade anse godset som förlorat utan att behöva förebrija annan bevisning om detta.

2. The person so entitled may, on receipt of compensation for the missing goods, request in writing that he shall

2. L'ayant droit peut, en recevant le paiement de l'indemnité pour la marchandise perdue, demander, par écrit, à

2. Den berättigade kan, när denne tar emot kompensation för att godset har gått förlorat, skriftligen begära att omedelbart

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 acknowledgement 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

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

bli underrättad om godset skulle komma till rätta inom loppet av ett år från det att ersättningen betalades ut. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran framställts ska lämnas till den berättigade.

3. Inom trettio dagar från det att den berättigade har fått en sådan underrättelse som nu sagts kan denne begära att godset lämnas ut till honom eller henne mot betalning av de belopp som framgår av fraktsedeln och återbetalning av den kompensation som har erhållits, minskad med den kostnadsersättning som kan ha inräknats däri men utan inskränkning i den rätt till kompensation för dröjsmål med utlämnandet som kan föreligga enligt artikel 23 och, i förekommande fall, artikel 26.

4. Framställs inte en begäran enligt andra stycket eller lämnas inte någon anvisning inom den i tredje stycket nämnda trettiodagarsfristen eller kommer godset inte tillräta förrän mer än ett år förflutit från det att ersättningen betalades ut, har fraktföraren rätt att förfoga över

accordance with the law of the place where the goods are situated.

la loi du lieu où se trouve la marchandise.

godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finns.

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 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.

Artikel 21

Har godset lämnats ut till mottagaren utan uttagande av efterkrav, som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att hålla avsändaren skadeslös intill efterkravets belopp, utan inskränkning av fraktförarens rätt att rikta krav mot mottagaren.

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.

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

Artikel 22

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren, ska avsändaren underrätta fraktföraren om farans särskilda art och, om nödvändigt, ange de försiktighetsmått som ska vidtas. Har sådan underrättelse inte tagits in i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren hade kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

le transport desdites
marchandises.

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.

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.

2. Gods av farlig beskaffenhet som, i den situation som avses i första stycket, fraktföraren inte kände till var farligt får fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättnings-skyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

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.

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.

Artikel 23

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

2. 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

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

2. Godsets värde bestäms efter börspriset, eller om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om inte heller sådant pris finns, efter det gängse värdet av gods

commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité.

av samma slag och beskaffenhet.

3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.

3. Toutefois, l'indemnité ne peut dépasser 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant.

3. Ersättningen får dock inte överstiga 8,33 beräkningsenheter per kilogram av förlorad bruttovikt.

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.

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.

4. Här utöver ska frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av beföringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada ersätts inte.

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.

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.

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

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.

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,

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

7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 3 du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

7. Den beräkningsenhet som anges i konventionen är den särskilda dragningsrätten såsom den definieras av Internationella valutafonden. Det belopp som anges i tredje stycket av denna artikel ska räknas om till domstolslandets myntslags värde den dag då domen meddelas eller den dag som parterna kommer överens om. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary units referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article, shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the

8. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 7 du présent article peut, au moment de la ratification du Protocole à la CMR ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment ultérieur déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 3 du présent article et applicable sur son territoire est fixée à 25 unités monétaires. L'unité monétaire dont il est question dans le présent paragraphe correspond à 10/31 de gramme d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat concerné.

9. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 7, et la conversion mentionnée au paragraphe 8, du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du

8. En stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i sjunde stycket i denna artikel tillämpas, får dock, vid ratifikationen av eller anslutningen till protokollet till CMR eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns som gäller enligt tredje stycket av denna artikel inom dess område ska vara 25 monetära enheter. Denna monetära enhet motsvarar 10/31 gram av guld av 0,900 finhet. Omräkningen av det belopp som anges i detta stycke ska ske enligt den ifrågasvarande statens lag.

9. Den beräkning som nämns i sista meningen i sjunde stycket av denna artikel och den omräkning som nämns i åttonde stycket av denna artikel ska göras så att resultatet i statens nationella mynt så långt som möjligt ger uttryck

same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.

possible, que celle exprimée en unités du compte au paragraphe 3 du présent article. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 3 du Protocole à la CMR et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur méthode de calcul conformément au paragraphe 7, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 8, du présent article, selon le cas.

för samma realvärde för beloppet uttryckt i beräkningsenheter enligt tredje stycket av denna artikel. När en stat deponerar ett instrument enligt artikel 3 i protokollet till CMR och varje gång som beräknings- eller omräkningsmetoden ändras, ska den staten underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om den metod för beräkning som staten tillämpar enligt sjunde stycket av denna artikel respektive om resultatet av omräkningen enligt åttonde stycket av denna artikel.

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 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.

Artikel 24

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

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.

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.

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

2. Ersättningen får dock inte överstiga:

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

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

Article 26

Article 26

Artikel 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

1. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln och mot betalning av överenskommen tilläggsavgift fastställa ett belopp, som motsvarar det särskilda intresset av riktigt utlämnande om godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrids.

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.

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 5 pour 100 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.

2. Har särskilt leveransintresse uppgivits kan, vid sidan av ersättning som avses i artiklarna 23, 24 och 25, ersättning krävas intill beloppet av det uppgivna intresset för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Artikel 27

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

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

1. In cases where, under the law applicable, loss, damage or delay arising out of carriage under this Convention gives rise to an extracontractual 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.

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

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.

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

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

2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål mot person, för vilken fraktföraren svarar enligt artikel 3, har även en sådan person rätt att åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättnings storlek.

Artikel 29

1. Fraktföraren får inte åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet

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

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 dal 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

eller innebär överflyttning av bevis-skyldigheten, om fraktföraren har orsakat skadan uppsåtligen eller om sådan vårdslöshet ligger denne till last som likställs med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts.

2. Vad nu sagts gäller även vid uppsåt eller vårdslöshet av någon som är anställd hos fraktföraren eller av annan som fraktföraren anlitar för befordringen när den anställda handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställda eller medhjälparen inte heller med avseende på sin personliga ansvarighet åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka nämnts i första stycket.

KAPITEL V

Anmärkingar och väckande av talan

Artikel 30

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att ha gemensamt

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 and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted,

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 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.

med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att, när fråga är om synlig minskning eller skada, senast vid utlämnandet, eller, när fråga är om minskning eller skada, som inte var synlig, inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, ha till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art, ska mottagaren, om annat inte visas, antas ha tagit emot godset i det tillstånd som angivits i fraktsedeln. I fråga om minskning eller skada, som inte var synlig, ska anmärkningen göras skriftligen.

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

Prop. 2018/19:141 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

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

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

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

Article 31

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

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

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

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

Artikel 31

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

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 judgement 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 judgement 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 judgement entered by a court or tribunal of a contracting country in any such action as is

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

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

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

och får inte väckas vid annan domstol.

2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av sådan domstol, får ny talan inte väckas mellan samma parter angående samma sak, om inte avgörandet av den domstol vid vilken den första talan väcktes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

3. Sedan dom i tvist som avses i första stycket av denna artikel meddelats av

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 judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements 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.

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

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

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

domstol i fördragsslutande stat och blivit verkställbar i den staten ska domen vara verkställbar även i var och en av de övriga fördragsslutande staterna, så snart de formföreskrifter har blivit uppfyllda som gäller i den fördragsslutande stat där verkställighet söks. Sådana formföreskrifter får inte innefatta möjlighet till omprövning av själva saken.

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

5. Säkerhet för kostnad i rättegång med anledning av befordran som är underkastad denna konvention får inte krävas av sådan medborgare i fördragsslutande stat som har hemvist eller driver

donnent lieu les transports soumis à la présente Convention. rörelse med fast driftställe i sådan stat.

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.

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.

Artikel 32

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention ska väckas inom ett år. Grundas talan på uppsåt eller sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan prövas likställs med uppsåt, gäller dock en frist om tre år. Preskriptionstiden löper

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

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

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

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

4. A right of action which has become barred by lapse of

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous

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

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

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

4. Preskriberad fordran kan inte göras

time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

gällande genom genkärsmål eller yrkande om kvittning.

Article 33

Article 33

Artikel 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.

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.

Fraktavtalet får innehålla bestämmelse om att tvist ska avgöras av skiljemän, om bestämmelsen föreskriver att skiljemännen ska tillämpa denna konvention.

CHAPTER VI

CHAPITRE VI

KAPITEL VI

Provisions relating to carriage performed by successive carriers

Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs

Bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra

Article 34

Article 34

Artikel 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.

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.

Utförs befordran på grund av ett och samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för utförandet av befordringen i dess helhet. Den andre fraktföraren och var och en av de följande inträder genom att ta emot godset och fraktsedeln såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

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

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

1. Fraktförare, som tar emot godset från föregående fraktförare, ska lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto. Han eller hon ska teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finns anledning till det ska han eller hon på nämnda exemplar och på kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

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

Artikel 36

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

same time against several of these carriers.

perte, l'avarie ou le retard l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

eller dröjsmålet. Talan får föras mot flera av dessa fraktförare samtidigt.

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 in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

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 proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

Artikel 37

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention, kan återkräva ersättningen jämte ränta och ersättning för kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

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

b) har skadan orsakats av omständighet som är att hänföra till två eller flera fraktförare, ska var och en av dem bära så mycket av ersättningen som motsvarar hans eller hennes ansvarighet; är det inte möjligt att bestämma fraktförarnas inbördes ansvarighet, ska varje fraktförare ta del i ersättningen i förhållande till den andel av frakten som

(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.

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 à 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.

tillkommer honom eller henne;

c) kan det inte utredas vilken fraktförare som är ansvarig, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

Artikel 38

Är någon av fraktförarna på obestånd, ska den andel som faller på denne och som inte betalats av denne delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Artikel 39

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

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 judgements 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.

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.

2. Vill fraktförare föra talan om regress, ska talan väckas 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 fraktaavtalet slutits. Talan får väckas i samma rättegång mot samtliga dessa fraktförare.

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

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

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

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

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

CHAPTER VII

CHAPITRE VII

KAPITEL VII

Nullity of stipulations contrary to the Convention

Nullité des stipulations contraires à la Convention

Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen

Article 41

Article 41

Artikel 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.

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.

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

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.

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.

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

Bilaga 2

Artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet om den elektroniska fraktsedeln till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)

Article 1*Definitions*

For the purposes of this Protocol,

“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including

Article premier*Définitions*

Aux fins du présent Protocole,

“Convention” signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR);

“Communication électronique” signifie l’information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement;

“Lettre de voiture électronique” signifie une lettre de voiture émise au moyen d’une communication électronique par le transporteur, l’expéditeur ou toute autre partie intéressée à l’exécution d’un contrat de transport auquel la Convention

Artikel 1*Definitioner*

I detta protokoll betyder

konvention: konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

elektronisk kommunikation: information som framställs, sänds, mottas eller förvaras genom elektroniska, optiska, digitala eller liknande medel så att den är tillgänglig för att senare kunna användas och återopas,

elektronisk fraktsedel: en fraktsedel utfärdad genom elektronisk kommunikation av fraktföraren, avsändaren eller annan part som har intresse i fullgörandet av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på, inbegripet upplysningar som ges

particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

s’applique, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante;

“Signature électronique” signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d’autres données électroniques et qui servent de méthode d’authentification.

Article 2

Champ d’application et portée de la lettre de voiture électronique

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l’exécution d’un contrat de transport auquel la Convention s’applique, peuvent être établies par communication électronique.

ett naturligt samband med den elektroniska kommunikationen genom att bifogas eller på annat sätt knyts till denna, samtidigt med eller efter dess tillkomst, så att de blir en del av den elektroniska fraktsedeln.

elektronisk signatur: data i elektronisk form som fogas till eller ges ett naturligt samband med andra elektroniska data och används som en metod för att bestyrka äkthet.

Artikel 2

Omfattning och verkan av den elektroniska fraktsedeln

1. Med tillämpning av bestämmelserna i detta protokoll, kan en fraktsedel som avses i konventionen samt varje begäran, förklaring, instruktion, anmodan, förbehåll eller annat meddelande avseende uppfyllelsen av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på utfärdas genom elektronisk kommunikation.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

2. En elektronisk fraktsedel som har upprättats i enlighet med bestämmelserna i detta protokoll ska anses likvärdig med en fraktsedel som avses i konventionen och medföra samma rättsverkningar som den fraktsedeln.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

- (a) is uniquely linked to the signatory;
- (b) is capable of identifying the signatory;
- (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and

Article 3

Authentification de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique:

- (a) est liée uniquement au signataire;
- (b) permet d'identifier le signataire;
- (c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et

Artikel 3

Autentisering av den elektroniska fraktsedeln

1. Äktheten av den elektroniska fraktsedeln ska bestyrkas av parterna i fraktavtalet genom en tillförlitlig elektronisk signatur som säkerställer sambandet med den elektroniska fraktsedeln. En metod för elektronisk signatur förutsätts vara tillförlitlig, såvida inte annat bevisas, om den elektroniska signaturen

- a) är förenad enbart med undertecknaren,
- b) kan identifiera undertecknaren,
- c) har skapats på ett sätt som undertecknaren kan hålla under sin uteslutande kontroll, och

(d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

(d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

d) är knuten till de data som den hänförs sig till på sådant sätt att varje senare förändring av dessa data går att upptäcka.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

2. Äktheten hos den elektroniska fraktsedeln kan också bestyrkas genom varje annan elektronisk metod för autentisering som tillåts enligt lagen i det land där den elektroniska fraktsedeln upprättats.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

3. Uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln ska vara tillgängligt för varje part som är berättigad.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été

Artikel 4

Förfarandet vid inrättandet av den elektroniska fraktsedeln

1. Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel som avses i konventionen.

2. Det förfarande som används för att utfärda den elektroniska fraktsedeln ska säkerställa att uppgifterna i den är intakta från den tidpunkt när fraktsedeln

form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

framställdes i sin slutgiltiga form. Uppgifterna anses intakta när dessa har förblivit fullständiga och oförändrade, frånsatt sådana tillägg eller förändringar som normalt uppkommer vid kommunikation, lagring och visning.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

La procédure employée pour compléter ou modifier la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

3. Innehållet i den elektroniska fraktsedeln får kompletteras eller ändras i sådana fall som konventionen tillåter.

Förfarandet som används för att komplettera eller ändra den elektroniska fraktsedeln ska göra det möjligt att upptäcka varje komplettering eller ändring i den elektroniska fraktsedeln och ska bevara dess ursprungliga uppgifter.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their

Article 5

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

1. Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se

Artikel 5

Införande av den elektroniska fraktsedeln

1. De parter som har intresse i fraktavtalets fullgörande ska komma överens om förfarandet och dess genomförande så att

implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

(a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;

(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;

(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;

(d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;

(e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and

(f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:

(a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée;

(b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;

(c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;

(d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;

(e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et

(f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

det uppfyller kraven i detta protokoll och konventionen, särskilt beträffande

a) metoden för utfärdande och överlämnande av den elektroniska fraktsedeln till den berättigade parten,

b) försäkran om att uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln förblir intakta,

c) sättet på vilket den part som är berättigad enligt den elektroniska fraktsedeln ska kunna visa sin rätt,

d) sättet på vilket avlämnande till mottagaren ska bekräftas,

e) förfarandet vid komplettering eller ändring av den elektroniska fraktsedeln, och

f) förfarandet ifall den elektroniska fraktsedeln ska ersättas med en fraktsedel som utfärdas på annat sätt.

2. Förfarandet enligt första stycket ska anges i den elektroniska fraktsedeln och vara möjlig att ta del av.

*Documents
supplementing the
electronic
consignment note*

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

*Documents
complétant la lettre
de voiture
électronique*

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

*Handlingar som
kompletterar den
elektroniska
fraktsedeln*

1. Fraktföraren ska på avsändarens begäran överlämna ett kvitto på godset till denne och ge all information som är nödvändig för att identifiera transporten och få tillgång till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll.

2. De handlingar som avses i artikel 6 andra stycket g och artikel 11 i konventionen får avsändaren lämna till fraktföraren genom elektronisk kommunikation, om de föreligger i denna form och parterna har kommit överens om förfaranden som knyter dessa handlingar till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll på ett sätt som säkerställer att handlingarna hålls intakta.

2.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport ska införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 a §

En fraktsedel får upprättas i elektronisk form, om avsändaren och fraktföraren är överens om detta.

En elektronisk fraktsedel ska undertecknas av fraktföraren med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

2.3 Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Prop. 2018/19:141

Härigenom föreskrivs att 6 och 20 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med 12–19 §§ är till nackdel för resenären är utan verkan mot denne.

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med 12–17, 19 eller 20 § är till nackdel för resenären är utan verkan mot denne.

20 §¹

En fordran enligt 14, 15 eller 18 § upphör, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

En fordran enligt 14, 15 eller 19 § upphör, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

¹ Paragrafen fick sin nuvarande beteckning genom 2018:187.

3 Ärendet och dess beredning

Konventionen om fraktaavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen) antogs 1956. Sverige tillträdde konventionen 1969 och har även tillträtt ett ändringsprotokoll från 1978 om beräkningen av transportörens ansvar. År 2008 antogs ett tilläggsprotokoll till konventionen (eCMR-protokollet). Tilläggsprotokollet reglerar användning av elektroniska fraktsedlar. Sverige har undertecknat protokollet men ännu inte ratificerat det. CMR-konventionen i dess lydelse enligt 1978 års protokoll finns i *bilaga 1*. eCMR-protokollet finns i *bilaga 2*.

Den 30 mars 2016 fick en utredare i uppdrag att biträda Justitiedepartementet med att ta fram ett underlag för bedömningen av frågan om Sverige ska tillträda eCMR-protokollet och föreslå de författningsändringar som behövs eller bedöms lämpliga i samband med ett tillträde. I uppdraget ingick också att överväga om regleringen av inrikes vägtransporter ska anpassas till användning av elektroniska fraktsedlar. Uppdraget redovisades i departementspromemorian Elektroniska vägfraktsedlar (Ds 2016:42). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 3*. Promemorians lagförslag finns i *bilaga 4*.

Departementspromemorian har remissbehandlats. En förteckning över remissinstanserna finns i *bilaga 5*. Remissyttrandena finns tillgängliga i lagstiftningsärendet (Ju2016/09198/L3).

Inom Justitiedepartementet har det därefter upprättats en kompletterande promemoria med utkast till förslagen i propositionen om elektroniska fraktsedlar vid inrikes transporter (avsnitt 8) och autentisering av den elektroniska fraktsedeln (avsnitt 9). Lagförslagen i promemorian är i dessa delar likalydande med förslagen i lagrådsremissen (se vidare nedan). En sammanfattning av promemorian finns i *bilaga 6*.

Promemorian har remitterats till vissa särskilt berörda remissinstanser (Stockholms tingsrätt, Polismyndigheten, Kustbevakningen, Tullverket, Transportstyrelsen, Post- och telestyrelsen, Stockholms universitet, Företagarna, Näringslivets Transportråd, SAS Cargo Group, Sveriges Hamnar, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Transportarbetareförbundet, Transportindustriförbundet och Tågoperatörerna). Remissyttrandena finns tillgängliga hos Justitiedepartementet (Ju2019/00863/L3).

Lagrådet

Regeringen beslutade den 9 maj 2019 att inhämta Lagrådets yttrande över de lagförslag som finns i *bilaga 7*. Lagrådets yttrande finns i *bilaga 8*. Lagrådets synpunkter behandlas i avsnitt 7 och 8 samt i författningskommentaren. Regeringen följer Lagrådets förslag till ändringar. I förhållande till lagrådsremissen har det även gjorts vissa språkliga ändringar.

4 Fraktsedel vid vägtransporter

Ett avtal om internationell transport av gods på väg bekräftas med en fraktsedel. Fraktsedeln ska upprättas i tre exemplar och undertecknas av

fraktföraren, dvs. transportören, och godsets avsändare. I stället för underskrifter kan förtryckta blanketter eller stämplat användas. Bestämmelser om fraktsedeln i samband med internationella vägtransporter finns i framför allt artiklarna 4–6 och 9 i CMR-konventionen som, enligt 1 § lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, gäller som svensk lag. Att underskrifterna på fraktsedeln får vara tryckta eller ersätta med stämplat framgår av 3 § i nämnda lag.

En fraktsedel innehåller vanligen en mängd uppgifter. Det kan vara allt från information om det gods som ska transporteras – t.ex. antal kollin och vikt – till hur transporten ska utföras, bl.a. när och till vem godset ska levereras. Avsikten är att fraktföraren ska kunna förlita sig på uppgifterna i fraktsedeln. Om exempelvis en felaktig adress till mottagaren angetts, svarar avsändaren för alla merkostnader som detta medför.

Fraktsedeln fyller olika funktioner. Den utgör framför allt ett bevis på transportavtalet och dess innehåll, men den utgör också ett kvitto på att fraktföraren har tagit emot godset och en anvisning till fraktföraren beträffande vem som har rätt att ta emot leveransen. Den kan också få betydelse som bevisning i andra avseenden, t.ex. när det gäller skador på godset. Har några skador inte antecknats på fraktsedeln är utgångspunkten att godset och dess förpackning ska anses ha varit i gott synligt skick när det mottogs för leverans. Fraktsedeln har dessutom betydelse för rätten att förfoga över godset under transporten. Huvudregeln är att rätten att anvisa annan mottagare av godset övergår från avsändaren till mottagaren när ett exemplar av fraktsedeln överlämnas till mottagaren.

Vid inrikes transporter är användningen av en fraktsedel inte obligatoriskt. En fraktsedel ska upprättas om någon av parterna begär det under förutsättning att användandet av fraktsedel inte innebär en beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid den typ av transport det är fråga om (7 § lagen [1974:610] om inrikes vägtransport). Används en fraktsedel får den i huvudsak samma verkan som vid en internationell transport. Innehavet av en fraktsedel ger dock ingen rätt att förfoga över godset. Vid inrikes transporter har fraktsedeln alltså enbart en bevisfunktion, om parterna inte har kommit överens om något annat. En fraktsedel i inrikes transport behöver endast undertecknas av fraktföraren. Precis som vid internationella transporter kan underskriften vara tryckt eller ersättas med en stämpel. (Se 8–13 §§ lagen om inrikes vägtransport.)

5 eCMR-protokollet

Enligt eCMR-protokollet ska en elektronisk fraktsedel likställas med en fraktsedel i pappersform. En elektronisk fraktsedel är en fraktsedel i ett elektroniskt format. Uppgifterna i fraktsedeln lagras alltså digitalt i stället för att anges i ett pappersdokument.

Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en pappersfraktsedel och den medför samma rättsverkan och har samma bevisverkan. Protokollet tillåter inte endast att fraktsedeln i sig upprättas i

Prop. 2018/19:141 elektronisk form utan även att förbehåll, meddelanden och instruktioner m.m. som utfärdas i samband med transportavtalet lämnas i sådan form.

Användningen av en elektronisk fraktsedel bygger på att de parter som har ett intresse i att transportavtalet fullgörs kommer överens om vilket system som ska användas för fraktsedeln och att systemet säkerställer att de krav på fraktsedeln som uppställs i protokollet uppfylls, bl.a. att uppgifterna i fraktsedeln inte kan manipuleras.

Äktheten av fraktsedeln ska bestyrkas (autentiseras) genom en särskild metod, antingen genom en tillförlitlig elektronisk underskrift eller med en annan elektronisk metod som tillåts enligt lagen i det land där fraktsedeln är upprättad. En metod för elektronisk underskrift förutsätts vara tillförlitlig om den är knuten enbart till undertecknaren och kan identifiera denne och har skapats på ett sådant sätt att varje senare förändring av data som ingår i fraktsedeln går att upptäcka.

6 Sveriges tillträde till eCMR-protokollet

Regeringens förslag: Riksdagen godkänner det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet om den elektroniska fraktsedeln till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).

Departementspromemorians förslag överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. De centrala branschorganisationerna *Sveriges Åkeriföretag*, *Transportarbetareförbundet* och *Transportindustriförbundet* ställer sig bakom ett svenskt tillträde till eCMR-protokollet. *Stockholms universitet* framhåller att även om det finns skäl att tillträda protokollet i syfte att uppnå en internationellt enhetlig reglering så framstår den reglering som protokollet bygger på som föråldrad.

Skälen för regeringens förslag: Det är viktigt att internationella transporter kan bedrivas enligt ett regelverk som är gemensamt med de länder som vi har handelsförbindelser med. Det är också viktigt att regelverket är anpassat efter de moderna lösningar som används för att organisera transporterna. Ett enhetligt och modernt regelverk för godstransporter är inte bara fördelaktigt för företagen inom transportsektorn. Det är av stor betydelse också för andra företag inom export- och importindustrin. Utvecklingen har under en längre tid gått mot ett större fokus på dörr-till-dörr-transporter och en närmare anknytning av transportfunktionen till företagets tillverknings- och försäljningsprocesser.

Dagens reglering av internationella godstransporter på väg bygger på CMR-konventionens bestämmelser om att en fraktsedel ska upprättas i pappersform i tre exemplar och undertecknas av parterna. Den internationella regleringen tillkom för över ett halvt sekel sedan och den är i detta avseende främmande i förhållande till den tekniska utveckling som skett

på området. Ett tillträde till eCMR-protokollet skulle medföra en modernare reglering. En ökad användning av digitala transportdokument innebär en effektivare och modernare informationshantering, vilket i sin tur leder till minskade transaktionskostnader. En annan effekt av en ökad digitalisering är att den kan leda till enklare och säkrare kontroller från myndigheternas sida av att transportföretagen följer gällande regelverk. Detta är viktigt av konkurrensskäl. Ett säkerställande av att gällande regler för transporterna följs ger större förutsättningar för konkurrens på lika villkor.

Som *Stockholms universitet* framhåller kan det visserligen tyckas att utvecklingen har sprungit ifrån också den modernisering som protokollet innebär. Det skulle vara mer passande att reglera vilken information som ska lämnas än att tala om en fraktsedel. Moderna system bygger ofta på att informationen lagras i databaser i stället för att den tas in i ett sammanhållet dokument. Protokollets bestämmelser utgör emellertid enligt regeringen ett steg i rätt riktning och branschorganisationerna förordrar också ett svenskt tillträde.

Som universitetet dessutom pekar på är det inte heller lämpligt att regleringen av internationella godstransporter sker nationellt. Om transporter över landsgränsen kan bedrivas i enlighet med ett regelverk som är gemensamt med regleringen i de länder som transporten passerar genom ökar förutsebarheten för parterna. Att regleringen av den dokumentation som ska åtfölja transporten är gemensam för länderna kan också i sig förväntas leda till minskade transaktionskostnader. I dag har 20 stater tillträtt eCMR-protokollet. De flesta är EU-länder och flera finns i Sveriges närområde. Det finns dessutom ett önskemål från Europeiska kommissionen om att medlemsstaterna ska tillträda protokollet. Ett flertal medlemsstater förbereder även ett tillträde. Det är viktigt att Sverige inte ställer sig utanför det internationella samarbetet.

Med hänsyn till den modernisering som eCMR-protokollet innebär och de förutsättningar som protokollet ger för en enhetlig reglering av internationella godstransporter delar regeringen bedömningen i departementspromemorian att Sverige bör tillträda protokollet.

Eftersom ett tillträde till protokollet kommer att kräva ändringar i svensk lag, måste protokollet underställas riksdagen för godkännande (10 kap. 3 § regeringsformen). Regeringen föreslår att riksdagen ska godkänna protokollet.

7 Införlivande av eCMR-protokollet med svensk rätt

Regeringens förslag: Artiklarna 1–6 i eCMR-protokollet ska gälla som svensk lag.

Departementspromemorians förslag överensstämmer i sak med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Transportindustriförbundet* anser att CMR-

Prop. 2018/19:141 konventionen och eCMR-protokollet bör genomföras i svensk rätt genom transformering eftersom det enligt förbundet ger en ökad förutsebarhet och transparens.

Skälen för regeringens förslag: Ett internationellt avtal som Sverige tillträder blir inte enbart genom tillträdet en del av svensk rätt. Om bestämmelserna i avtalet bedöms kräva ändringar eller kompletteringar av den svenska lagstiftningen, måste dessa på något sätt införlivas med svensk rätt för att bli tillämpliga. Det finns inga föreskrifter i lag om hur sådana bestämmelser ska införlivas. Ett internationellt avtal kan införlivas med nationell rätt antingen genom att avtalet omarbetas till svensk författningstext i den utsträckning nya bestämmelser krävs (transformering) eller genom att det föreskrivs i lag att bestämmelserna ska gälla som lag i Sverige (inkorporering). Valet av metod får göras efter vad som är lämpligt i varje enskilt fall.

CMR-konventionen har inkorporerats genom lagen med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, i vilken anges att konventionen gäller som svensk lag. När CMR-konventionen införlivades med svensk rätt var det fortfarande ovanligt att inkorporering användes. Sedan dess har det blivit relativt vanligt med inkorporering på transporträttens område.

Båda metoderna har för- och nackdelar. En fördel med transformering är att konventionens bestämmelser skrivs om till svenska och att termer och uttryck därmed kan anpassas till den övriga svenska lagstiftningen. Regleringen blir därigenom mer lättillgänglig. Samtidigt har det inte framkommit att dagens reglering skulle vara förenad med några särskilda tillämpningsproblem. Att transformera bestämmelserna i CMR-konventionen skulle dessutom fördröja lagstiftningsarbetet och Sveriges tillträde till eCMR-protokollet. Till skillnad från *Transportindustriförbundet* anser regeringen mot den bakgrunden att det inte finns tillräckliga skäl att nu transformera bestämmelserna i konventionen. Eftersom eCMR-protokollet är tänkt att komplettera bestämmelserna i CMR-konventionen bör det genomföras på samma sätt som konventionen. Protokollets materiella bestämmelser bör alltså införlivas med svensk rätt genom inkorporering.

När CMR-konventionen inkorporerades i svensk rätt tillkännagavs konventionens lydelse genom en särskild kungörelse (kungörelse [1969:91] med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg). Numera är det vanligt att inkorporerade bestämmelser i stället tas med som en bilaga till lagen. Så skedde i samband med att Sverige tillträdde 1978 års ändringsprotokoll till konventionen då artikel 23 togs med som en bilaga. I samband med ett tillträde till eCMR-protokollet anser regeringen att det är lämpligt att samtliga inkorporerade konventionsbestämmelser tas in som bilagor till lagen. En sådan ordning innebär att de inkorporerade bestämmelserna blir mer lättillgängliga än vad som är fallet i dag. Den nuvarande bilagan till lagen bör därför ersättas med en bilaga som innehåller artiklarna 1–41 i konventionen i dess lydelse enligt 1978 års ändringsprotokoll. Bestämmelserna i eCMR-protokollet bör tas in i lagen som en andra bilaga.

Av lagtekniska skäl är det lämpligt att inkorporeringen av eCMR-protokollet sker i samma paragraf som anger att CMR-konventionen ska

gälla som svensk lag. Samtidigt bör paragrafens lydelse moderniseras. Även lydelsen av lagens rubrik bör moderniseras.

Prop. 2018/19:141

I den gällande lagtexten används begreppet upprätta för att beskriva tillkomsten av en fraktsedel. I den svenska översättningen av konventionen har utfärdats använts som ett synonymt begrepp. Som *Lagrådet* påpekar aktualiseras frågan om vilket av dessa båda begrepp som bäst överensstämmer med konventionens originaltexter. Båda begreppen kan användas men regeringen bedömer att upprättas är mer passande för att beskriva tillkomsten av en fraktsedel oavsett om den är i pappersform eller i elektronisk form. Det överensstämmer också med den begreppsbyggnad som används i den gällande lagtexten. Den svenska översättningen av konventionen som tas in som en bilaga till lagen bör justeras i enlighet med det sagda.

8 Elektroniska fraktsedlar vid inrikes vägtransporter

Regeringens förslag: Fraktsedlar i elektronisk form ska kunna användas i samband med inrikes transporter, om avsändaren och fraktföraren är överens om detta.

Departementspromemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller ett förslag till en bestämmelse som anger när en fraktsedel i elektronisk form ska anses överlämnad.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Stockholms universitet* är kritiskt till förslaget och framhåller att det bör övervägas alternativa lösningar som är anpassade efter den teknik som används för det digitala informationsflödet i samband med transporter. En del remissinstanser har synpunkter på autentiseringen av den elektroniska fraktsedeln i samband med inrikes transporter. Den frågan behandlas i avsnitt 9.

Förslaget i den kompletterande promemorian överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller ett förslag till en bestämmelse som anger att avsändaren och fraktföraren ska komma överens om förfarandet när det gäller användningen av den elektroniska fraktsedeln, inbegripet hur fraktsedeln ska upprättas och överlämnas.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Stockholms universitet* framhåller i tillägg till sin tidigare kritik att införandet av detaljerade regler om elektroniska fraktsedlar riskerar att medföra att utvecklingen inom e-handel och logistik bromsas snarare än underlättas. *Näringslivets transportråd* framhåller att det är angeläget att det skapas en gemensam standard som är överensstämmande mellan inrikes och utrikes transporter och som alla involverade parter kan använda. *Transportindustriförbundet* har inget att invända mot förslaget i departementspromemorian att en fraktsedel ska anses överlämnad när den har gjorts tillgänglig för mottagaren och anser vidare att frågan

Prop. 2018/19:141 om när fraktsedeln ska anses utställd bör besvaras. Även *Sveriges Åkeriföretag* efterfrågar förtydliganden, bl.a. när det gäller hur en elektronisk fraktsedel upprättas. Enligt *Sveriges Åkeriföretag* är det också lämpligt att förtydliga regleringen av ansvarsövergången när det gäller fraktförarens övertagande respektive utlämnande av godset.

Skälen för regeringens förslag: Som beskrivs i avsnitt 6 anser regeringen att eCMR-protokollet är ett steg i rätt riktning för en modernisering av bestämmelserna om dokumentationen i samband med transporter. När regleringen av internationella transporter nu anpassas till användning av elektroniska fraktsedlar framstår det som naturligt att motsvarande anpassning sker i regleringen av inrikes transporter.

Detta är också något som efterfrågas av branschen. *Sveriges Åkeriföretag*, *Svenska Transportarbetareförbundet* och *Transportindustriförbundet* stödjer samstämmigt förslaget i departementspromemorian att elektroniska fraktsedlar ska kunna användas också vid inrikes transporter. Som påpekas av *Stockholms universitet* går utvecklingen snarare mot ett funktionsbaserat informationsutbyte där informationen inte är knuten till ett särskilt dokument. Det kan därför – som universitet också förordar – övervägas om inte mer moderna lösningar bör utredas när det gäller inrikes transporter. Samtidigt torde det underlätta för aktörerna i branschen om regleringen av inrikes och internationella transporter överensstämmer så långt som möjligt. Man kan utgå från att de flesta transportföretagen använder samma slags system och rutiner för fraktsedlar oavsett om det är fråga om en internationell eller en inrikes transport. Mot bakgrund av vad branschorganisationerna har anfört anser regeringen att en reglering om användning av elektroniska fraktsedlar i samband med inrikes transporter bör införas.

Användningen av en fraktsedel i elektronisk form vid inrikes transporter ska, precis som vid internationella transporter, vara frivillig. På motsvarande sätt som vid internationella transporter bör det överlämnas till parterna att komma överens om det närmare förfarandet när det gäller användningen av elektroniska fraktsedlar (jfr artikel 5.1 eCMR-protokollet). Det bör därmed inte införas någon särskild reglering av vilken teknisk standard som ska användas. I den kompletterande promemorian föreslås för tydlighets skull att det uttryckligen ska framgå av lagtexten att avsändaren och fraktföraren ska komma överens om förfarandet. Enligt *Lagrådet* är det inte lämpligt med en sådan bestämmelse. Regeringen lägger därför inte fram något sådant förslag utan nöjer sig med att konstatera att det ankommer på avsändaren och fraktföraren att komma överens om förfarandet. Detta inbegriper hur fraktsedeln upprättas och överlämnas (se också nedan).

Vid internationella transporter uppställs krav på att förfarandet vid fraktsedelns användning uttryckligen anges i fraktsedeln (se artikel 5.2 eCMR-protokollet). Det kan diskuteras om det bör införas ett motsvarande krav för inrikes transporter. Att fraktsedeln utöver det innehåll som den ska ha enligt 9 och 10 §§ lagen om inrikes vägtransport också ska innehålla uppgifter om förfarandet torde dock inte få någon rättslig betydelse. Regeringen anser därför att ett sådant krav inte är nödvändigt att införa för inrikes transporter. Det står emellertid parterna fritt att själva komma överens om att ta med dessa uppgifter i fraktsedeln.

Som framhålls i departementspromemorian förutsätter vissa bestämmelser i lagen om inrikes vägtransport att fraktsedeln överlämnas. Fraktsedeln ska överlämnas till avsändaren i samband med att godset tas emot för befordran (8 § tredje stycket). Även den mottagare som begär att få godset utlämnat har rätt att erhålla ett exemplar av fraktsedeln (20 § andra stycket). Utförs transporten av flera fraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, inträder varje fraktförare efter den förste som part i fraktavtalet bl.a. genom att ta emot fraktsedeln (43 §). Eftersom sådana bestämmelser passar mindre bra när det gäller fraktsedlar i elektronisk form föreslås det i departementspromemorian att en elektronisk fraktsedel ska anses överlämnad när den har blivit tillgänglig för mottagaren. För att så långt som möjligt nå en överensstämmelse mellan användningen av elektroniska fraktsedlar vid internationella och inrikes transporter är det enligt regeringens bedömning lämpligare att det lämnas till avsändaren och fraktföraren att komma överens om hur en elektronisk fraktsedel ska överlämnas och upprättas. Till skillnad från förslaget i departementspromemorian föreslår därför regeringen ingen särreglering av när fraktsedeln ska anses överlämnad.

Sveriges Åkeriföretag har efterfrågat ett förtydligande av regleringen av ansvarsövergången när det gäller fraktförarens övertagande och utlämnande av godset. Regeringen konstaterar att frågan kräver närmare överväganden som inte är möjliga att göra inom ramen för detta ärende.

9 Autentisering av den elektroniska fraktsedeln

Regeringens förslag: En elektronisk fraktsedel ska undertecknas med en avancerad elektronisk underskrift. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel användas.

Departementspromemorians förslag överensstämmer i huvudsak med regeringens. Promemorian innehåller inget förslag till bestämmelser om vilken slags underskrift som ska godtas för elektroniska fraktsedlar vid internationella transporter. I promemorian finns inget förslag om att den elektroniska underskriften eller stämpeln ska vara avancerad.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker eller har inga invändningar mot förslaget. *Svenska Transportarbetareförbundet* framhåller att införandet av ett regelverk om användning av elektroniska fraktsedlar kan ge ett bättre skydd mot manipulation av fraktsedlar. *Post-och telestyrelsen* påpekar att en vanlig elektronisk underskrift inte motsvarar de krav som ställs i artikel 3.1 i eCMR-protokollet och att det mot den bakgrunden bör ställas krav på att en avancerad elektronisk underskrift eller en avancerad elektronisk stämpel används. *Stockholms universitet* ifrågasätter varför det överhuvudtaget behöver ställas krav på elektronisk underskrift i samband med inrikes transporter. *Sveriges Åkeriföretag* anser att en elektronisk stämpel bör kunna godtas om den uppfyller motsvarande krav som gäller för en elektronisk underskrift. Däremot anser Sveriges

Åkeriföretag att möjligheten att använda tryckta underskrifter eller stämplat på pappersfraktsedlar bör utmönstras eftersom sådana underskrifter och stämplat inte är tillförlitliga. *Polismyndigheten*, *Kustbevakningen* och *Tullverket* lyfter frågan om myndigheternas förutsättningar att kontrollera elektroniska frakthandlingar.

Förslaget i den kompletterande promemorian överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: De flesta remissinstanser tillstyrker förslaget eller har inga invändningar mot det. *Stockholms universitet* vidhåller sin kritik mot förslaget att kräva elektronisk underskrift vid inrikes transporter.

Skälen för regeringens förslag: Som nämns i avsnitt 5 ställer eCMR-protokollet krav på att fraktsedelns äkthet bestyrks (autentiseras) på ett särskilt sätt. Det krävs alltså att en tillförlitlig metod för elektronisk underskrift används. En metod förutsätts vara tillförlitlig om underskriften uppfyller vissa krav. Underskriften ska vara knuten uteslutande till undertecknaren och kunna identifiera denne. Underskriften ska dessutom ha skapats genom medel som står under enbart undertecknarens kontroll och varje senare förändring av de data som underskriften hänför sig till ska gå att upptäcka (artikel 3.1). En annan elektronisk metod för autentisering som tillåts i medlemsstaten kan också användas för att autentisera fraktsedeln (artikel 3.2).

I Sverige regleras elektroniska underskrifter av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (eIDAS-förordningen). Förordningen utgör en rättslig ram för elektronisk identifiering och innehåller bestämmelser om elektroniska underskrifter. En elektronisk underskrift innebär att namnteckningen ersätts av en sifferkod som kan användas för att kontrollera att innehållet i en handling kommer från den som har undertecknat handlingen. På motsvarande sätt kan en elektronisk stämpel användas för att kontrollera att en handling härrör från en viss juridisk person. Man skiljer mellan vanliga, avancerade och kvalificerade elektroniska underskrifter respektive stämplat. En avancerad elektronisk underskrift är en elektronisk underskrift på vilken det ställs höga krav på säkerhet och kryptering. Detsamma gäller för en avancerad elektronisk stämpel. Kvalificerade elektroniska underskrifter och stämplat har mycket höga krav.

Som *Post- och telestyrelsen* påpekar motsvaras de krav som eCMR-protokollet ställer på den elektroniska fraktsedelns underskrift av en avancerad elektronisk underskrift enligt eIDAS-förordningen (se artiklarna 3.11 och 26 i eIDAS-förordningen). I lagen om internationella vägtransporter bör det av tydlighetsskäl uttryckligen anges att en sådan underskrift ska användas för att autentisera fraktsedlar som utfärdas i Sverige och som används vid internationella vägtransporter. Som framhålls i departementspromemorian bör den elektroniska underskriften kunna ersättas av en elektronisk stämpel som uppfyller protokollets krav på autentisering. I likhet med vad som gäller för en elektronisk underskrift innebär autentiseringskraven att den elektroniska stämpeln ska vara avancerad. I lagtexten bör det därför uttryckligen framgå att även en avancerad elektronisk stämpel kan användas. Andra sätt att autentisera den elektroniska fraktsedeln bör inte tillåtas.

Stockholms universitet ifrågasätter behovet av att kräva autentisering genom en elektronisk underskrift när det gäller fraktsedlar i inrikes transporter. Mot bakgrund av att fraktsedeln inte är avsedd att omsättas borde det enligt universitetet vara tillräckligt att det framgår av fraktsedeln vem fraktföraren är. Som framhålls av bl.a. *Svenska Transportarbetareförbundet* kan emellertid införandet av autentiserade fraktsedlar medföra säkrare kontroller av fraktsedlarna. Detta är av nytta inte enbart för parterna i transportavtalet utan också för de myndigheter som behöver ta del av fraktsedlarna för att kontrollera att fraktförarna uppfyller gällande regelverk, t.ex. i samband med polisens vägkontroller.

Stockholms universitet påpekar i det här sammanhanget att parterna alltid kan välja att använda sig av en pappersfraktsedel och därmed undgå kravet på autentisering.

Enligt regeringen framstår det emellertid som rimligt att också vid inrikes vägtransporter säkerställa att de elektroniska fraktsedlarna inte kan manipuleras. Under alla förhållanden innebär detta en ökad säkerhet när elektroniska dokument används. Kraven på autentisering torde inte innebära någon större administrativ börda för fraktförarna och är också något som branschorganisationerna själva önskar. Det ska inte heller bortses från att användandet av elektroniska fraktsedlar är frivilligt för parterna. Regeringen bedömer sammantaget att krav på autentisering genom avancerad elektronisk underskrift eller stämpel bör införas också när det gäller inrikes transporter.

Enligt *Sveriges Åkeriföretag* behöver motorfordonets och släpvagnens registreringsnummer kunna föras in i fraktsedeln för att den ska utgöra ett tydligt bevis för att åkaren uppfyller gällande regler. Regeringens bedömning är dock att det inte inom ramen för den nu föreslagna regleringen av avtalsparternas användning av fraktsedlar finns anledning att föreslå ytterligare krav på fraktsedelns innehåll. Tillförlitligheten av de handlingar som uppvisas får bedömas i samband med myndigheternas kontroller.

När det gäller *Polismyndighetens m.fl.* fråga om myndigheternas förutsättningar att kontrollera elektroniska frakthandlingar bedömer regeringen att en ökad användning av elektroniska frakthandlingar kommer att leda till att myndigheternas kontroller förenklas och effektiviseras. Skulle det visa sig att det finns behov av kompletterande bestämmelser när det gäller kontrollen av frakthandlingar kan regeringen komma att återkomma till frågan. I detta sammanhang kan det framhållas att kommissionen nyligen har lämnat förslag till en förordning om inrättandet av en enhetlig rättslig ram för godtagande av elektronisk godstransportinformation. Förordningen har till syfte att reglera under vilka förutsättningar behöriga myndigheter i medlemsstaterna ska vara skyldiga att godta elektronisk godstransportinformation och att säkerställa driftskompatibilitet för it-system som används för utbyte av sådan information. Enligt den föreslagna regleringen ska myndigheterna godta godstransportinformation som görs tillgänglig i enlighet med de krav som anges i förordningen. Informationen ska enligt förslaget göras tillgänglig i ett format som är maskinläsbart och, på begäran av behörig myndighet, på en skärm som tillhör transportföretaget eller den behöriga myndigheten.

Som konstateras i departementspromemorian innebär införandet av krav på autentisering att större krav ställs på elektroniska fraktsedlar än på pappersfraktsedlar, där underskriften kan ersättas med vanliga stämplor

Prop. 2018/19:141 eller med förtryckta blanketter. Även om det kan anses otillfredsställande att fraktsedlar i pappersform lättare kan manipuleras än elektroniska fraktsedlar bedömer regeringen att ett borttagande av möjligheten att förenkla underskriftsförfarandet avseende pappersfraktsedlar riskerar att leda till betungande administrativa bördor för företagen. Till skillnad från vad Sveriges Åkeriföretag framhåller bör därför möjligheten att ersätta underskriften med stämplar eller förtryckta blanketter när det gäller pappersfraktsedlar behållas.

Som motsvarande hänvisningar i annan lagstiftning bör hänvisningarna i lagtexten till eIDAS-förordningen utformas så att de avser förordningen i en viss angiven lydelse, s.k. statisk hänvisning (se prop. 2015/16:72).

10 Ikraftträdande- och övergångsbestämmelser

Regeringens förslag: Lagändringarna ska träda i kraft den dag som regeringen bestämmer. Ändringarna i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska dock träda i kraft den 1 januari 2020.

Regeringens bedömning: Några övergångsbestämmelser behövs inte.

Departementspromemorians förslag och bedömning överensstämmer med regeringens. I promemorian behandlas inte frågan om behovet av ändringar i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Remissinstanserna: Samtliga remissinstanser tillstyrker förslagen och delar bedömningen i promemorian eller har inga invändningar mot dem. *Transportindustriförbundet* framhåller att de nya bestämmelserna om elektroniska fraktsedlar vid internationella och inrikes transporter bör införas samtidigt och att det bör ske så snart det är möjligt.

Skälen för regeringens förslag och bedömning: eCMR-protokollet träder i kraft den nittionde dagen efter att protokollet har ratificerats. Det är inte möjligt att nu ange vilken dag protokollet kommer att träda i kraft i förhållande till Sverige. Regeringen bör därför få möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet av de lagändringar som föranleds av tillträdet till protokollet. Som *Transportindustriförbundet* framhåller är det lämpligt att de nya bestämmelserna om elektroniska fraktsedlar vid inrikes transporter träder i kraft samtidigt som bestämmelserna om internationella transporter. Regeringen bör därför ges möjlighet att bestämma tidpunkten för ikraftträdandet också när det gäller dessa bestämmelser.

Ändringarna i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska träda i kraft den 1 januari 2020.

De nya bestämmelserna om elektroniska fraktsedlar innebär en möjlighet för parterna att använda sig av elektroniska fraktsedlar i stället för fraktsedlar i pappersformat. Det ligger i sakens natur att denna möjlighet kommer att gälla från den tidpunkten då bestämmelserna träder i kraft. Mot

11 Konsekvenser

Regeringens bedömning: De föreslagna lagändringarna kan förväntas leda till rationaliseringar och kostnadsbesparingar för företag inom vägtransportbranschen. Eventuella kostnadsökningar för myndigheterna kommer inte att bli större än att de ryms inom ramen för de nuvarande anslagen.

Departementspromemorians bedömning överensstämmer med regeringens.

Remissinstanserna: Endast *Regelrådet* lämnar synpunkter på konsekvensutredningen. Regelrådet gör bedömningen att konsekvensutredningen inte uppfyller kraven i förordningen (2007:1244) om konsekvensutredning vid regelgivning. Enligt Regelrådet är redovisningen av konsekvenserna i vissa avseenden bristfällig, bl.a. när det gäller vilka företag som berörs och vilken påverkan förslagen kan förväntas ha på dessa.

Skälen för regeringens bedömning: Nuvarande reglering utgår från att en fraktsedel vid internationella vägtransporter måste upprättas i tre exemplar i pappersform. Väljer parterna att använda sig av fraktsedel i samband med en inrikes transport förutsätts det att också denna utfärdas i pappersform. Enligt regeringen framstår den föreslagna regleringen som en naturlig utveckling i ett samhälle där allt fler transaktioner genomförs digitalt.

De branschorganisationer som har yttrat sig framhåller att fraktsedlar i elektronisk form öppnar möjligheter för företagen att rationalisera användningen av fraktsedlar vilket leder till kostnadsbesparingar. Regeringen delar den bedömningen. Som framhålls i departementspromemorian är det emellertid svårt att på förhand uppskatta hur stora besparingarna blir för företagen. Av naturliga skäl bör kostnadsbesparingarna i första hand träffa transportnäringen. Det kan dock antas att rationaliseringen även kommer att komma köparna av transporttjänster till del, vilket bör leda till kostnadsbesparingar även utanför transportsektorn.

Det kan förväntas att den ökade digitaliseringen leder till enklare och säkrare kontroller av att transportföretagen följer gällande regelverk. Förslagen kan visserligen komma att medföra ett visst behov av utbildning och framtagande av nya rutindokument bland de myndigheter som har till uppgift att utföra kontrollerna. I första hand berörs Tullverket, Polismyndigheten och Kustbevakningen. Detta kan tillgodoses inom ramen för befintliga anslag. Förslaget medför inte några kostnadsökningar för andra myndigheter.

12 Författningskommentar

12.1 Förslaget till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Lag om internationell vägtransport

1 § *Denna lag tillämpas på sådan vägtransport som regleras i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).*

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av artiklarna 1–41 i konventionen, med de ändringar som har gjorts genom det den 5 juli 1978 antagna ändringsprotokollet, och artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet. Originaltexterna ska ha samma giltighet.

Originaltexterna tillsammans med en svensk översättning finns som bilaga 1 och 2 till denna lag.

Paragrafen innehåller bestämmelser som innebär att huvuddelen av CMR-konventionen i dess lydelse enligt 1978 års protokoll inkorporeras i svensk rätt. Genom ändringarna inkorporeras eCMR-protokollet. Övervägandena finns i avsnitt 7. Paragrafen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Första stycket, som är nytt, anger lagens tillämpningsområde. Det innebär inte någon ändring i sak jämfört med gällande rätt. CMR-konventionen reglerar internationella vägtransporter mot vederlag. Den är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon mellan två stater när åtminstone den ena är en konventionsstat, oavsett parternas hemvist eller nationalitet (artikel 1.1). Vissa vägtransporter är undantagna från konventionens tillämpningsområde, exempelvis postbefordran som sker i enlighet med internationella överenskommelser (se artikel 1.4).

Av de ändringar som tas in i ett *andra stycke* i paragrafen framgår vilka bestämmelser i eCMR-protokollet som ska gälla som svensk lag. Det införs även ett förtydligande om att originaltexterna till konventionen och protokollet, dvs. de engelska och franska språkversionerna, har samma giltighet.

I artikel 1 definieras vissa begrepp som förekommer i protokollet. Här definieras bl.a. den elektroniska fraktsedeln. Av definitionen framgår att fraktsedeln också omfattar uppgifter som finns i bilagor eller som på annat sätt har ett samband med fraktsedeln.

I artikel 2 klargörs att en elektronisk fraktsedel likställs med en fraktsedel i pappersform och att den har samma verkan som en sådan, t.ex. i bevishänseende. Dessutom klargörs att alla andra slags meddelanden, förklaringar, instruktioner m.m. som har samband med fullföljandet av transportavtalet får överföras elektroniskt.

Enligt artikel 3 ska den elektroniska fraktsedeln autentiseras, dvs. dess äkthet ska intygas. Detta ska ske enligt en tillförlitlig metod för elektronisk underskrift. Av 3 § andra stycket framgår att en elektronisk fraktsedel som upprättas i Sverige ska undertecknas med en sådan avancerad elektronisk

underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG (eIDAS-förordningen). I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas. Se vidare kommentaren till 3 §.

Artikel 4 anger vissa förutsättningar som gäller för användningen av en elektronisk fraktsedel. Fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel i pappersform. Förfarandet vid utfärdandet av en elektronisk fraktsedel ska säkerställa att de uppgifter fraktsedeln innehåller förblir oförändrade fränsett sådana tillägg eller ändringar som normalt står i samband med kommunikation, lagring eller visning av uppgifterna. Uppgifterna ska dock kunna kompletteras eller ändras i sådana fall som CMR-konventionen tillåter det. Förfarandet ska göra det möjligt att spåra ändringarna, och de ursprungliga uppgifterna i fraktsedeln ska bevaras.

Av artikel 5 framgår att parterna i transportavtalet ska komma överens om förfarandet kring den elektroniska fraktsedeln. Detta gäller bl.a. metoden för utfärdande och överlämnande av fraktsedeln och förfarandet i vissa andra avseenden såsom kompletteringar och ändringar av fraktsedelns innehåll.

Enligt artikel 6 ska fraktföraren på avsändarens begäran lämna över ett kvitto på varorna och ge all information som är nödvändig för att identifiera försändelsen och för att få tillgång till den elektroniska fraktsedeln. I artikeln klargörs vidare att den förteckning över handlingar som avses i artikel 6.2 g i CMR-konventionen och de handlingar som behövs för uppfyllandet av offentliga föreskrifter enligt artikel 11 i konventionen under vissa förutsättningar ska kunna lämnas i elektronisk form.

I det nya *tredje stycket* upplyses om att originaltexterna, i de delar som inkorporeras, och en svensk översättning av dessa finns intagna som bilagor till lagen.

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

En elektronisk fraktsedel som upprättas i Sverige ska undertecknas med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Paragrafen innehåller bestämmelser om underskrifter av fraktsedeln. Genom ett nytt andra stycke införs bestämmelser om underskrift av en elektronisk fraktsedel. Övervägandena finns i avsnitt 9.

Enligt det nya *andra stycket* ska en elektronisk fraktsedel som upprättas i Sverige undertecknas med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i eIDAS-förordningen. Som framgår av lagtexten får den elektroniska underskriften ersättas med en avancerad elektronisk stämpel. Om en elektronisk fraktsedel ska anses upprättad i Sverige får avgöras med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet. Ofta torde

Prop. 2018/19:141 man dock kunna utgå från att fraktsedeln är upprättad i Sverige om transporten tar sin början här.

De närmare kraven på en avancerad elektronisk underskrift och en avancerad elektronisk stämpel framgår av artikel 26 respektive 36 i eIDAS-förordningen, till vilka artikel 3 i förordningen hänvisar (se artikel 3.11 och 3.26). För att en elektronisk underskrift ska vara avancerad krävs, enligt artikel 26, att underskriften är unikt knuten till undertecknaren, att undertecknaren kan identifieras genom underskriften, att uppgifterna för att skapa den elektroniska underskriften står under enbart undertecknarens kontroll samt att ändringar i de uppgifter som den elektroniska underskriften används för att underteckna kan upptäckas. De krav som uppställs i artikel 36 på en avancerad elektronisk stämpel är i sak desamma som kraven på en avancerad elektronisk underskrift.

Hänvisningen till EU-bestämmelsen är utformad på så sätt att den avser förordningen i en viss angiven lydelse, s.k. statisk hänvisning.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

eCMR-protokollet träder i kraft den nittionde dagen efter att ratifikationsinstrumentet har deponerats. Det är inte möjligt att ange vilken dag protokollet träder i kraft i förhållande till Sverige. Det överlämnas därför till regeringen att besluta när de nya bestämmelserna ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 10.

12.2 Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

8 a § *En fraktsedel får upprättas i elektronisk form, om avsändaren och fraktföraren är överens om detta.*

En elektronisk fraktsedel ska undertecknas av fraktföraren med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Paragrafen, som är ny, innehåller bestämmelser om användning av elektroniska fraktsedlar. Övervägandena finns i avsnitt 8 och 9. Paragrafen utformas enligt *Lagrådets* förslag.

Enligt *första stycket* får en fraktsedel upprättas i elektronisk form. Användningen av en elektronisk fraktsedel förutsätter att avsändaren och fraktföraren är överens om detta. Om avsändaren begär att en elektronisk fraktsedel ska användas kan alltså fraktföraren motsätta sig det utan att denne i enlighet med huvudregeln för fraktsedlar behöver visa att användandet av fraktsedel medför beaktansvärd olägenhet eller strider mot vedertaget bruk för det slag av befordran det är fråga om (jfr 7 § första stycket).

Kommer avsändaren och fraktföraren överens om att använda en elektronisk fraktsedel blir bestämmelserna om fraktsedlar i denna lag tillämpliga också på en sådan fraktsedel. En fraktsedel i elektronisk form får alltså samma verkan som en fraktsedel i pappersformat.

En elektronisk fraktsedel ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel i pappersform och avsändaren ansvarar för att de uppgifter som denne tillför fraktsedeln är riktiga (jfr 9–11 §§). Fraktföraren är skyldig att undersöka riktigheten av uppgifter om godset och i förekommande fall anteckna förbehåll när det gäller uppgifterna om godset och godsets eller förpackningens skick (12 §). Liksom en fraktsedel i pappersform får en elektronisk fraktsedel betydelse som bevis för avtalets innehåll, godsets mottagande och skick samt fraktförarens vetskap om godsets farliga beskaffenhet (13 och 15 §§). Uppgifter i den elektroniska fraktsedeln kan också få betydelse för bestämmandet av ersättnings storlek i samband med skador (33 och 36 §§).

Lagen ställer inte något krav på att andra dokument som behövs för transporten överlämnas i skriftlig form (jfr 16 §). Det innebär att sådana dokument kan vara i elektronisk form under förutsättning att detta är förenligt med tullbestämmelser eller andra offentliga föreskrifter.

Liksom i samband med internationella vägtransporter förutsätts det att avsändaren och fraktföraren kommer överens om förfarandet när det gäller användningen av den elektroniska fraktsedeln. De behöver alltså komma överens om den närmare utformningen av fraktsedeln och på vilket sätt de funktioner som lagen ställer upp för fraktsedeln ska utföras. Detta är ofta nära förbundet med den tekniska lösning som parterna väljer för fraktsedeln (jfr för internationella transporter 1 § lagen [1969:12] om internationell vägtransport och artikel 5 i eCMR-protokollet).

Enligt *andra stycket* ska en elektronisk fraktsedel undertecknas med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i eIDAS-förordningen. Alternativt kan en avancerad elektronisk stämpel användas. De närmare kraven på en avancerad elektronisk underskrift respektive avancerad elektronisk stämpel framgår av artikel 26 respektive 36 i eIDAS-förordningen, till vilka artikel 3 hänvisar (se artikel 3.11 och 3.26). För att en elektronisk underskrift ska vara avancerad krävs, enligt artikel 26, att underskriften är unikt knuten till undertecknaren, att undertecknaren kan identifieras genom underskriften, att uppgifterna för att skapa den elektroniska underskriften står under enbart undertecknarens kontroll samt att ändringar i de uppgifter som den elektroniska underskriften används för att underteckna kan upptäckas. De krav som uppställs i artikel 36 på en avancerad elektronisk stämpel är i sak desamma som kraven på en avancerad elektronisk underskrift.

Hänvisningen till EU-bestämmelsen är utformad på så sätt att den avser förordningen i en viss angiven lydelse, s.k. statisk hänvisning.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Mot bakgrund av att ändringarna i denna lag bör träda i kraft samtidigt som lagändringarna med anledning av Sveriges tillträde till eCMR-

Prop. 2018/19:141 protokollet överlämnas det till regeringen att besluta när de ska träda i kraft. Övervägandena finns i avsnitt 10.

12.3 Förslaget till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

6 § Ett avtalsvillkor som i jämförelse med 12–17, 19 eller 20 § är till nackdel för resenären är utan verkan mot denne.

I lagstiftningsärendet om ny järnvägstrafiklag (2018:181) gjordes av förbiseende inte nödvändiga följdändringar i denna paragraf. Detta rättas nu.

20 § En fordran enligt 14, 15 eller 19 § upphör, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

I lagstiftningsärendet om ny järnvägstrafiklag (2018:181) gjordes av förbiseende inte nödvändiga följdändringar i denna paragraf. Detta rättas nu.

Konvention den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)

Prop. 2018/19:141
Bilaga 1

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

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 **PREMIER**

Champ d'application

Article premier

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

Inledning

De Fördragsslutande Parterna,

Vilka erkänner önskvärdheten av enhetliga regler om villkoren i avtal om internationell godsbe-
fordran på väg, särskilt såvitt angår de skriftliga handlingar som används vid sådan befordran samt fraktförarens ansvarighet,

Har enats om följande:

KAPITEL 1

Tillämpningsområde

Artikel 1

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

and the nationality of
the parties.

soient le domicile et
la nationalité des
parties.

hemvist och natio-
nalitet.

2. For the purposes
of this Convention,
“vehicles” means
motor vehicles, arti-
culated vehicles,
trailers and semi-
trailers as defined in
article 4 of the Con-
vention on Road
Traffic dated 19 Sep-
tember 1949.

2. Pour l’applica-
tion de la présente
Convention, il faut
entendre par “véhi-
cules” les automo-
biles, les véhicules
articulés, les re-
morques et les semi-
remorques, tels qu’ils
sont définis par
l’article 4 de la Con-
vention sur la cir-
culation routière en
date du 19 septembre
1949.

2. I denna kon-
vention förstås med
“fordon” sådana mo-
torfordon, samman-
satta fordon, släp-
fordon och påhängs-
vagnar, som avses i
artikel 4 i konvent-
ionen den 19 septem-
ber 1949 rörande
vägtrafik.

3. This Convention
shall apply also
where carriage
coming within its
scope is carried out
by States or by gov-
ernmental institu-
tions or organiza-
tions.

3. La présente Con-
vention s’applique
même si les
transports rentrant
dans son champ
d’application sont
effectués par des
Etats ou par des
institutions ou or-
ganisations gouver-
nementales.

3. Denna konven-
tion gäller även när
befordran som faller
inom dess tillämp-
ningsområde utförs
av stater eller statliga
inrättningar eller
organisationer.

4. This Convention
shall not apply:

4. La présente
Convention ne s’ap-
plique pas:

4. Denna konven-
tion tillämpas inte

(a) to carriage
performed under the
terms of any inter-
national postal con-
vention;

a) aux transports
effectués sous l’em-
pire de conventions
postales internatio-
nales,

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

(b) to funeral
consignments;

b) aux transports
funéraires,

b) på begravnings-
transport;

(c) to furniture
removal.

c) aux transports de
déménagement.

c) på befordran av
flyttsaker.

5. The Contracting
Parties agree not to
vary any of the provi-
sions of this Con-
vention by special
agreements between

5. Les Parties con-
tractantes s’inter-
disent d’apporter par
voie d’accords par-
ticuliers conclus entre
deux ou plusieurs

5. De Fördragsslut-
ande Parterna för-
binder sig att inte
genom särskilda
överenskommelser
mellan två eller flera

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.

d'entre elles toute modification à la présente Convention, sauf pour soustraire à son empire leur trafic frontalier ou pour autoriser dans les transports exclusivement leur territoire l'emploi de la lettre de voiture représentative de la marchandise.

av dem avtala om annan ändring i denna konvention än som avser att från dess tillämpning undanta gemensam gränstrafik eller att för befordran, som uteslutande utförs inom deras territorier, medge användning av fraktsedel som är bärare av rätt till godset.

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

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

Artikel 2

1. Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen till sjöss, med järnväg, på inre vattendrag eller med luftfartyg utan att godset – frånsett fall då artikel 14 är tillämplig – lossas från fordonet, tillämpas denna konvention trots det på befordringen i dess helhet. I den mån det visas, att förlust, minskning eller skada eller dröjsmål med godsets utlämnande, som inträffat medan godset befordrades på annat sätt än på väg, inte orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under sådan befordran och på grund av att befordringen skett på annat sätt än på väg,

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 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.

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 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.

bestäms vägfraktförarens ansvarighet inte enligt denna konvention utan på det sätt på vilket den andre fraktförarens ansvarighet skulle ha bestämts, om avtal slutits mellan avsändaren och sistnämnde fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med de tvingande lagregler, som gäller för befordran av gods med det ifrågasvarande transportmedlet. Saknas sådana regler, bestäms emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt denna konvention.

2. Är vägfraktföraren också fraktförare med avseende på det andra transportmedlet, bestäms vägfraktförarens ansvarighet i enlighet med första stycket som om dennes verksamhet som vägfraktförare och dennes verksamhet som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet utövats av två skilda personer.

CHAPTER II

CHAPITRE II

KAPITEL II

Persons for whom the carrier is responsible

Personnes dont répond le transporteur

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Article 3

Article 3

Artikel 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.

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.

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

CHAPTER III

CHAPITRE III

KAPITEL III

Conclusion and performance of the contract of carriage

Conclusion et exécution du contrat de transport

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Article 4

Article 4

Artikel 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.

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.

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

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.

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:

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.

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:

Artikel 5

1. Fraktsedeln ska upprättas i tre originalexemplar, vilka ska undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna får vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämpelar, om lagen i den stat där fraktsedeln upprättas tillåter detta. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålls av fraktföraren.

2. Ska godset lastas på skilda fordon eller är det fråga om olika godsslag eller om skilda partier, har avsändaren eller fraktföraren rätt att begära, att skilda fraktsedlar upprättas för varje fordon, godsslag eller parti.

Artikel 6

1. Fraktsedeln ska innehålla följande uppgifter:

(a) the date of the consignment note and the place at which it is made out;	a) le lieu et la date de son établissement,	a) ort och dag för upprättandet;
(b) the name and address of the sender;	b) le nom et l'adresse de l'expéditeur,	b) avsändarens namn och adress;
(c) the name and address of the carrier;	c) le nom et l'adresse du transporteur,	c) fraktförarens namn och adress;
(d) the place and the date of taking over of the goods and the place designated for delivery;	d) le lieu et la date de la prise en charge de la marchandise et le lieu prévu pour la livraison,	d) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
(e) the name and address of the consignee;	e) le nom et l'adresse du destinataire,	e) mottagarens namn och adress;
(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;	f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue,	f) gängse benämning på godsets art och på förpacknings-sättet samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benämning;
(g) the number of packages and their special marks and numbers;	g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros,	g) antalet kollin, dessas särskilda märkning och nummer;
(h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;	h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise,	h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd;
(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);	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),	i) kostnader hänförliga till befordringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
(j) the requisite instructions for Customs and other formalities;	j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres,	j) erforderliga anvisningar beträffande tull och andra formaliteter;
(k) a statement that the carriage is	k) l'indication que le transport est	k) meddelande att befordringen är

subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention.	soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.	underkastad bestämmelserna i denna konvention utan hinder av att annat kan vara avtalat.
2. Where applicable, the consignment note shall also contain the following particulars: (a) a statement that trans-shipment is not allowed; (b) the charges which the sender undertakes to pay; (c) the amount of "cash on delivery" charges; (d) a declaration of the value of the goods and the amount representing special interest in delivery; (e) the sender's instructions to the carrier regarding insurance of the goods; (f) the agreed time-limit within which the carriage is to be carried out; (g) a list of the documents handed to the carrier.	2. Le cas échéant, la lettre de voiture doit contenir, en outre, les indications suivantes: a) l'interdiction de transbordement, b) les frais que l'expéditeur prend à sa charge, c) le montant du remboursement à percevoir lors de la livraison de la marchandise, d) la valeur déclarée de la marchandise et la somme représentant l'intérêt spécial à la livraison, e) les instructions de l'expéditeur au transporteur en ce qui concerne l'assurance de la marchandise, f) le délai convenu dans lequel le transport doit être effectué, g) la liste des documents remis au transporteur.	2. I förekommande fall ska fraktsedeln också innehålla följande uppgifter: a) förbud mot omlastning; b) de kostnader som avsändaren åtar sig att betala; c) efterkravsbelopp som ska uppbäras vid godsets utlämnande; d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen; e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset; f) avtalad tid inom vilken befordringen ska vara fullgjord; g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.
3. The parties may enter in the consignment note any other particulars which they may deem useful.	3. Les parties peuvent porter sur la lettre de voiture toute autre indication qu'elles jugent utile.	3. Parterna får i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter som de anser påkallade.

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

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.

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

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

b) uppgifter som avses i artikel 6 andra stycket;

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

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

3. Innehåller fraktsedeln inte meddelande som avses i artikel 6 första stycket k), svarar fraktföraren för all kostnad och skada som därigenom åsamkas den som har rätt att förfoga över godset.

entitled to dispose of
the goods.

Article 8

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

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

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

2. Where the car-
rier 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 pack-
aging. Such reser-
vations 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

Article 8

1. Lors de la prise
en charge de la mar-
chandise, le trans-
porteur est tenu de
vérifier :

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

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

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

3. L'expéditeur a le
droit d'exiger la

Artikel 8

1. Vid mottagandet
av godset ska frakt-
föraren undersöka

a) riktigheten av
fraktsedelns upp-
gifter om antalet
kollin samt om dessas
märkning och
nummer;

b) godsets och
förpackningens syn-
liga tillstånd.

2. Kan fraktföraren
inte med skäligen
medel undersöka
riktigheten av de i
första stycket under
a) nämnda
uppgifterna, ska
denne på fraktsedeln
teckna förbehåll om
detta och ange grund-
en för förbehållet.
Fraktföraren ska ock-
så ange grunden för
varje förbehåll som
denne gör i fråga om
godsets och för-
packningens synliga
tillstånd. Sådant för-
behåll gäller inte mot
avsändaren, om
denne inte uttryck-
ligen har godkänt det
på fraktsedeln.

3. Avsändaren har
rätt att begära att

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.

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.

fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Avsändaren kan även kräva en undersökning av kollinas innehåll. Fraktföraren har rätt att kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen ska antecknas på fraktsedeln.

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 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.

Artikel 9

1. Fraktsedeln ska, såvida annat inte visas, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

2. Om fraktföraren inte har tecknat förbehåll på fraktsedeln samt angivit grunden för detta, ska, om annat inte visas, godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset samt antalet kollin, dessas märkning och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Article 10

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

Article 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.

Artikel 10

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

Article 11

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

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.

Artikel 11

1. Till uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som ska iakttas innan godset utlämnas till mottagaren ska avsändaren foga nödvändiga handlingar till fraktsedeln eller ställa sådana handlingar till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär.

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

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

2. Fraktföraren är inte skyldig att undersöka, huruvida dessa handlingar och upplysningar är riktiga eller fullständiga. Avsändaren svarar gentemot fraktföraren för skada som

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.

dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces documents et renseignements, sauf en cas de faute du transporteur.

uppkommer till följd av att sådan handling eller upplysning saknas eller är ofullständig eller oriktig, utom då fel eller försummelse ligger fraktföraren till last.

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

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.

3. Fraktföraren bär samma ansvar som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller överlämnats till fraktföraren går förlorade eller används oriktigt. Ersättningen som ska utges av fraktföraren får dock inte överstiga vad som skulle ha utgått, om godset gått förlorat.

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.

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.

Artikel 12

1. Avsändaren har rätt att förfoga över godset, särskilt genom att begära hos fraktföraren att godset stoppas under befordringen, att bestämmelseorten ändras eller att godset lämnas ut till annan än den som angivits i fraktsedeln.

2. This right shall cease to exist when the second copy of the consignment note

2. Ce droit s'éteint lorsque le deuxième exemplaire de la lettre de voiture est remis

2. Denna rätt upphör, när det andra exemplaret av fraktsedeln överlämnas

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 from the consignee.

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

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

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

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

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 merchandise à une autre personne, celle-ci ne peut pas désigner d'autres destinataires.

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

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

till mottagaren eller denne gör gällande sin rätt enligt artikel 13 första stycket. Från denna tidpunkt ska fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

3. Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprättats, om avsändaren infört föreskrift om detta i fraktsedeln.

4. Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset gett anvisning om att det ska lämnas ut till annan person, har denne inte rätt att anvisa annan mottagare.

5. Förfoganderätten får utövas endast under följande villkor:

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

loss and damage involved in carrying out such instructions; des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces 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

b) cette exécution doit être possible au moment où les instructions parviennent à la personne qui doit les 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

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

c) att anvisningarna inte leder till delning av sändningen.

6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket b) inte följa en anvisning, ska fraktföraren omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen.

7. Fraktförare som underlåtit att följa anvisning, vilken meddelats enligt bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att begära, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är ansvarig gentemot den som därigenom åsamkats skada.

damage caused there-
by.

l'ayant droit du
préjudice causé par
ce fait.

Article 13

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

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

Article 13

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

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

Artikel 13

1. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten får mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto lämnar ut det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till denne. Har godset gått förlorat eller har det inte kommit fram vid utgången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

2. Mottagare som gör gällande den rätt som denne har enligt första stycket, ska betala det belopp som framgår av fraktsedeln. Vid tvist om detta är fraktföraren inte skyldig att lämna ut godset, om mottagaren inte ställer säkerhet.

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

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

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

2. Om emellertid omständigheterna medger att beföringen utförs på annat sätt än fraktsedeln anger och fraktföraren inte har kunnat inom skälig tid erhålla anvisning från den som enligt artikel 12 har rätt att förfoga över godset, åligger det fraktföraren att vidta de åtgärder som synes fraktföraren bäst tillgodose dennes intresse.

Artikel 15

1. Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten

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.

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.

hinder för dess utlämnande, ska fraktföraren begära anvisning från avsändaren. Vägrar mottagaren att ta emot godset, har avsändaren rätt att förfoga över detta utan att förete det första exemplaret av fraktsedeln.

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.

2. Meme 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.

2. Även om mottagaren har vägrat att ta emot godset har denne rätt att begära dess utlämnande så länge fraktföraren inte har fått annan anvisning från avsändaren.

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

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

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

Article 16

1. The carrier shall be entitled to recover the cost of his request

Article 16

1. Le transporteur a droit au remboursement des frais que lui

Artikel 16

1. Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som denne

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.

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.

haft för att inhämta anvisning eller efterkomma mottagen anvisning, om kostnaden inte uppkommit till följd av fraktförarens fel eller försummelse.

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.

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut 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.

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

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

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

3. Fraktföraren har rätt att sälja godset utan att invänta anvisning från den som har rätt att förfoga över det, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd ger anledning därtill eller

storage expenses would be out of proportion to the value of the goods. He may also proceed to the sale of the goods in other cases if after the expiry of a reasonable period he has not received from the person entitled to dispose of the goods instructions to the contrary which he may reasonably be required to carry out.

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

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

CHAPTER IV

Liability of the carrier

Article 17

1. The carrier shall be liable for the total

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

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

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

CHAPITRE IV

Responsabilité du transporteur

Article 17

1. Le transporteur est responsable de la

kostnaden för dess förvaring inte står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren har också rätt att i annat fall sälja godset, om denne inte inom skälig tid från den som har rätt att förfoga över godset erhållit annan anvisning som fraktföraren skäligen får anses skyldig att efterkomma.

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

5. Förfarandet vid försäljning bestäms av lag eller sedvana på den ort där godset finns.

KAPITEL IV

Fraktförarens ansvarighet

Artikel 17

1. Fraktföraren är ansvarig för sådan

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.

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.

förlust eller minskning av godset och sådan skada på det som inträffar under tiden mellan godsets mottagande till befordran och dess utlämnande samt för dröjsmål med utlämnandet.

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.

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.

2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som inte föranletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder fraktföraren inte kunnat förebygga.

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

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

3. Fraktföraren kan inte till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som fraktföraren använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken fraktföraren kan ha hyrt fordonet eller anställda eller medhjälpare som den sistnämnde anlitar.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et

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

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

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

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

d) sådan beskaffenhet hos visst slag av gods som medför att godset är särskilt utsatt för fara att gå förlorat, minskas eller skadas, i synnerhet genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttork-

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

spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;

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

f) transport d'animaux vivants.

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

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 a

ning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare;

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollina;

f) befordran av levande djur.

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

Artikel 18

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

2. Visar fraktföraren att förlust, minskning eller skada att döma av föreliggande omständigheter kan härröra av en eller flera av de särskilda risker som nämns i artikel 17

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.

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.

fjärde stycket, ska den antas härröra därav. Motparten har dock rätt att föra bevisning om att förlusten, minskningen eller skadan i verkligheten inte vare sig helt eller delvis är att tillskriva sådan risk.

3. Antagande enligt andra stycket gäller inte i fall som avses i artikel 17 fjärde stycket a), när det är fråga om onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin.

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

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.

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.

5. Fraktföraren har inte rätt att till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket f), om fraktföraren inte visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar denne, samt att de särskilda anvisningar som kan ha meddelats fraktföraren har följts.

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 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.

Artikel 19

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, när godset inte har lämnats ut inom avtalad tid eller, om särskild tid inte har avtalats, när tiden för befordringen överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast ska därvid särskilt beaktas den tid som krävs, för att i sedvanlig ordning samla full last.

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

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

Artikel 20

1. Om godset inte har lämnats ut inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid inte avtalats, inom sextio dagar från det

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 of compensation. He shall be given a written acknowledgement 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 included therein but without prejudice to any claims to compensation for delay in

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

fraktföraren mottog godset till befördran, äger den berättigade anse godset som förlorat utan att behöva förebbringa annan bevisning om detta.

2. Den berättigade kan, när denne tar emot kompensation för att godset har gått förlorat, skriftligen begära att omedelbart bli underrättad om godset skulle komma till rätta inom loppet av ett år från det att ersättningen betalades ut. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran framställts ska lämnas till den berättigade.

3. Inom trettio dagar från det att den berättigade har fått en sådan underrättelse som nu sagts kan denne begära att godset lämnas ut till honom eller henne mot betalning av de belopp som framgår av fraktsedeln och återbetalning av den kompensation som har erhållits, minskad med den kostnadsersättning som kan ha inräknats däri men utan inskränkning i den rätt till kompensation för dröjsmål med utlämnandet som kan föreligga

delivery under article 23 and, where applicable, article 26.

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

Article 21

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

et, s'il y a lieu, à l'article 26.

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

Article 21

Si la marchandise est livrée au destinataire sans encaissement du 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

enligt artikel 23 och, i förekommande fall, artikel 26.

4. Framställs inte en begäran enligt andra stycket eller lämnas inte någon anvisning inom den i tredje stycket nämnda trettiodagarsfristen eller kommer godset inte tillräta förrän mer än ett år förflutit från det att ersättningen betalades ut, har fraktföraren rätt att föfoga över godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finns.

Artikel 21

Har godset lämnats ut till mottagaren utan uttagande av efterkrav, som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att hålla avsändaren skadeslös intill efterkravets belopp, utan inskränkning av fraktförarens rätt att rikta krav mot mottagaren.

Artikel 22

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet

Prop. 2018/19:141
Bilaga 1

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

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,

till fraktföraren, ska avsändaren underätta fraktföraren om farans särskilda art och, om nödvändigt, ange de försiktighetsmått som ska vidtas. Har sådan underrättelse inte tagits in i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren hade kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

2. Gods av farlig beskaffenhet som, i den situation som avses i första stycket, fraktföraren inte kände till var farligt får fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättningsskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Artikel 23

1. Är fraktföraren på grund av bestämmelserna i denna

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.

3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.

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.

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 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant.

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.

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

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

3. Ersättningen får dock inte överstiga 8,33 beräkningsenheter per kilogram av förlorad bruttovikt.

4. Här utöver ska frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada ersätts inte.

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.

7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in

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.

7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 3 du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la

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

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

7. Den beräkningsenhet som anges i konventionen är den särskilda dragningsrätten såsom den definieras av Internationella valutafonden. Det belopp som anges i tredje stycket av denna artikel ska räknas om till domstolslandets myntslags värde den dag då domen meddelas eller den dag som parterna kommer överens om. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågasvarande dag

accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary units referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this par-

méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

8. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 7 du présent article peut, au moment de la ratification du Protocole à la CMR ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment ultérieur déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 3 du présent article et applicable sur son territoire est fixée à 25 unités monétaires. L'unité monétaire dont il est question dans le présent paragraphe correspond à 10/31 de gramme d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La

tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

8. En stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i sjunde stycket i denna artikel tillämpas, får dock, vid ratifikationen av eller anslutningen till protokollet till CMR eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns som gäller enligt tredje stycket av denna artikel inom dess område ska vara 25 monetära enheter. Denna monetära enhet motsvarar 10/31 gram av guld av 0,900 finhet. Omräkningen av det belopp som anges i detta stycke ska ske enligt den ifrågasvarande statens lag.

agraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

conversion en monnaie nationale du montant indiqué dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat concerné.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article, shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.

9. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 7, et la conversion mentionnée au paragraphe 8, du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités du compte au paragraphe 3 du présent article. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 3 du Protocole à la CMR et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur méthode de calcul conformément au paragraphe 7, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 8, du présent article, selon le cas.

9. Den beräkning som nämns i sista meningen i sjunde stycket av denna artikel och den omräkning som nämns i åttonde stycket av denna artikel ska göras så att resultatet i statens nationella mynt så långt som möjligt ger uttryck för samma realvärde för beloppet uttryckt i beräkningsenheter enligt tredje stycket av denna artikel. När en stat deponerar ett instrument enligt artikel 3 i protokollet till CMR och varje gång som beräknings- eller omräkningsmetoden ändras, ska den staten underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om den metod för beräkning som staten tillämpar enligt sjunde stycket av denna artikel respektive om resultatet av omräkningen enligt åttonde stycket av denna artikel.

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.

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.

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

Artikel 25

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

2. Ersättningen får dock inte överstiga:

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

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

Article 26

1. The sender may, against payment of a surcharge to be agreed upon, fix the amount of a special interest in delivery in the case of loss or damage or of the agreed time-limit being exceeded, by entering such amount in the consignment note.

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

Article 27

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

Article 26

1. L'expéditeur peut fixer, en l'inscrivant à la lettre de voiture, et contre paiement d'un supplément de prix à convenir, le montant d'un intérêt spécial à la livraison, pour le cas de perte ou d'avarie et pour celui de dépassement du délai convenu.

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

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour 100 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.

Artikel 26

1. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln och mot betalning av överenskommen tilläggsavgift fastställa ett belopp, som motsvarar det särskilda intresset av riktigt utlämnande om godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrids.

2. Har särskilt leveransintresse uppgivits kan, vid sidan av ersättning som avses i artiklarna 23, 24 och 25, ersättning krävas intill beloppet av det uppgivna intresset för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Artikel 27

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

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.

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.

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

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.

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.

Artikel 28

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

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

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

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

the carrier or which fix or limit the compensation due.

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

fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek.

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

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

Artikel 29

1. Fraktföraren får inte åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller innebär överflyttning av bevis skyldigheten, om fraktföraren har orsakat skadan uppsåtligen eller om sådan vårdslöshet ligger denne till last som likställs med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts.

2. Vad nu sagts gäller även vid uppsåt eller vårdslöshet av någon som är anställd hos fraktföraren eller av annan som fraktföraren anlitat för befordringen när den anställda handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställda eller medhjälparen inte heller med avseende på sin personliga ansvarighet åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka nämnts i första stycket.

the provisions of this chapter referred to in paragraph 1.

visées au paragraphe 1.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 1

CHAPTER V

CHAPITRE V

KAPITEL V

Claims and actions

Réclamations et actions

Anmärkningar och väckande av talan

Article 30

Article 30

Artikel 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.

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.

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att ha gemensamt med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att, när fråga är om synlig minskning eller skada, senast vid utlämnandet, eller, när fråga är om minskning eller skada, som inte var synlig, inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, ha till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art, ska mottagaren, om annat inte visas, antas ha tagit emot godset i det tillstånd som angivits i fraktsedeln. I fråga om minskning eller skada, som inte var synlig, ska anmärkningen göras skriftligen.

2. When the condition of the goods has been duly

2. Lorsque l'état de la marchandise a été constaté contradictoirement par le

2. Har mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5. Fraktföraren och mottagaren är skyldiga att i skäligen omfattning underlätta för varandra att utföra

requisite investigations and checks.

constatations et vérifications utiles.

erforderliga undersökningar.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 1

Article 31

Article 31

Artikel 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 judgement has been entered by such a court or tribunal no new action shall be started

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

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

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

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

och får inte väckas vid annan domstol.

2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av sådan domstol, får ny talan inte väckas mellan samma parter angående samma sak, om inte avgörandet av den domstol vid vilken den första

between the same parties on the same grounds unless the judgement 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.

aucune nouvelle action pour la même cause entre les mêmes parties a 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.

talan väcktes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

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

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

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

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements or to awards of damages, in addition to costs

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

4. Bestämmelserna i tredje stycket av denna artikel tillämpas på domar, meddelade efter kontradiktoriskt förfarande, tredskodomar och av domstol stadfästa förlikningar men inte på domar, som är endast interimistiskt verkställbara, eller på avgöranden, varigenom

against a plaintiff who wholly or partly fails in his action.

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.

kärande, som helt eller delvis tappat målet, ålagts att på grund av detta utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

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.

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.

5. Säkerhet för kostnad i rättegång med anledning av befordran som är underkastad denna konvention får inte krävas av sådan medborgare i fördragslutande stat som har hemvist eller driver rörelse med fast driftställe i sådan stat.

Article 32

Article 32

Artikel 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:

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 :

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention ska väckas inom ett år. Grundas talan på uppsåt eller sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan prövas likställs med uppsåt, gäller dock en frist om tre år. Preskriptionstiden löper

(a) in the case of partial loss, damage or delay in delivery,

a) dans le cas de perte partielle, d'avarie ou de retard,

a) vid minskning, skada eller dröjsmål från dagen då godset

from the date of delivery;

(b) in the case of total loss, from the thirtieth day after the expiry of the agreed time-limit or where there is no agreed time-limit from the sixtieth day from the date on which the goods were taken over by the carrier;

(c) in all other cases, on the expiry of a period of three months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The

à partir du jour où la marchandise a été livrée;

b) dans le cas de perte totale, à partir du trentième jour après l'expiration du délai convenu ou, s'il n'a pas été convenu de délai, à partir du soixantième jour après la prise en charge de la marchandise par le transporteur;

c) dans tous les autres cas, à partir de l'expiration d'un délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce

lämnades ut till mottagaren;

b) vid förlust från trettionde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, om särskild tid inte har avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befördran;

c) i annat fall från utgången av en tid av tre månader från det att fraktaavtalet slöts.

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

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

running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

sak medför inte uppehåll i preskriptionstiden.

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.

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.

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

4. A right of action which has become barred by lapse of time may not be exercised by way of counter-claim or set-off.

4. L'action prescrite ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

4. Preskriberad fordran kan inte göras gällande genom genkåromål eller yrkande om kvittning.

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.

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.

Artikel 33

Fraktavtalet får innehålla bestämmelse om att tvist ska avgöras av skiljemän, om bestämmelsen föreskriver att skiljemännen ska tillämpa denna konvention.

CHAPTER VI

CHAPITRE VI

KAPITEL VI

Provisions relating to carriage performed by successive carriers

Dispositions relatives au transport effectué par transporteurs successifs

Bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra

Article 34

Article 34

Artikel 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.

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.

Utförs befordran på grund av ett och samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för utförandet av befordringen i dess helhet. Den andre fraktföraren och var och en av de följande inträder genom att ta emot godset och fraktsedeln såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

Article 35

Article 35

Artikel 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.

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.

1. Fraktförare, som tar emot godset från föregående fraktförare, ska lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto. Han eller hon ska teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln. Finns anledning till det ska han eller hon på nämnda exemplar och på kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i

artikel 8 andra stycket.

2. The provisions of article 9 shall apply to the relations between successive carriers.

2. Les dispositions de l'article 9 s'appliquent aux relations entre transporteurs successifs.

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

Article 36

Article 36

Artikel 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.

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.

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

Article 37

Article 37

Artikel 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

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

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention, kan återkräva ersättningen jämte ränta och ersättning för kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen,

and expenses incurred by reason of the claim, from the other carriers who have taken part in the carriage, subject to the following provisions:

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

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

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

ont participé à l'exécution du contrat de transport, conformément aux dispositions suivantes:

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

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

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

med iakttagande av följande regler:

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

b) har skadan orsakats av omständighet som är att hänföra till två eller flera fraktförare, ska var och en av dem bära så mycket av ersättningen som motsvarar hans eller hennes ansvarighet; är det inte möjligt att bestämma fraktförarnas inbördes ansvarighet, ska varje fraktförare ta del i ersättningen i förhållande till den andel av frakten som tillkommer honom eller henne;

c) kan det inte utredas vilken fraktförare som är ansvarig, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

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

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 à 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

Artikel 38

Är någon av fraktförarna på obestånd, ska den andel som faller på denne och som inte betalats av denne delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Artikel 39

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

2. Vill fraktförare föra talan om regress, ska talan väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare mot vilka talan riktas har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får väckas i samma rättegång mot

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 judgements entered in the proceedings referred to in articles 37 and 38.

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

Article 40

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

été conclu. Le recours peut être dirigé dans une seule et même instance contre tous les transporteurs intéressés.

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

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

Article 40

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

samtliga dessa fraktförare.

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

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

Artikel 40

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

CHAPTER VII

CHAPITRE VII

KAPITEL VII

Nullity of stipulations contrary to the Convention

Nullité des stipulations contraires a la Convention

Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen

Article 41

Article 41

Artikel 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.

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.

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

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.

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.

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

CHAPTER VIII

CHAPITRE VIII

KAPITEL VIII

Final provisions

Dispositions finales

Slutbestämmelser

Article 42

Article 42

Artikel 42

1. This Convention is open for signature or accession by countries members of the Economic Commission for Europe and countries

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

1. Denna konvention står öppen för undertecknande eller anslutning av stater, som är medlemmar av Ekonomiska kommissionen för

admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

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

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

4. This Convention shall be ratified.

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

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninetieth day after five of the countries referred to

pays admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette commission.

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

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

4. La présente Convention sera ratifiée.

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

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des

Europa, och av stater, som är berättigade att som rådgivande delta i kommissionens arbete enligt åttonde stycket av kommissionens direktiv.

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

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

4. Denna konvention ska ratificeras.

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

Artikel 43

1. Denna konvention träder i kraft på nittionde dagen efter det att fem av de stater som avses i

in article 42, paragraph 1, have deposited their instruments of ratification or accession.

pays mentionnés au paragraphe 1 de l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

artikel 42 första stycket har deponerat sina ratifikations- eller anslutningsinstrument.

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.

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

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

Article 44

Article 44

Artikel 44

1. Any Contracting Party may denounce this Convention by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

1. Chaque Partie contractante pourra dénoncer la présente Convention par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

1. Fördragsslutande part kan uppsäga denna konvention genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekreterare.

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

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

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

Article 45

Article 45

Artikel 45

If, after the entry into force of this Convention, the number of Contracting Parties is reduced, as a result of

Si, après l'entrée en vigueur de la présente Convention, le nombre de Parties contractantes se trouve, par suite de

Om efter det konventionen trätt i kraft antalet Fördragsslutande Parter på grund av uppsägningar nedgår under

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.

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.

fem, upphör konventionen att gälla från den dag då den sista uppsägningen får verkan.

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.

Article 46

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

Artikel 46

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

2. Any country which has made a declaration under the preceding paragraph

2. Tout pays qui aura fait, conformément au paragraphe précédent, une déclaration ayant pour

2. Stat, som enligt första stycket avgivit förklaring, varigenom konventionen

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.

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.

blir gällande för territorium för vars internationella angelägenheter den staten svarar, kan enligt vad som föreskrivs i artikel 44 säga upp konventionen särskilt såvitt angår detta territorium.

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 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 intéressés, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

Artikel 47

Varje tvist mellan två eller flera Fördragsslutande Parter rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention, vilken parterna inte kan bilägga genom underhandlingar eller på annat sätt, kan på begäran av någon av de berörda Fördragsslutande Parterna hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.

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

Article 48

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

Artikel 48

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

has entered such a reservation.

Partie contractante qui aura formulé une telle réserve.

Fördragsslutande Part som gjort sådant förbehåll.

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.

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.

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

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

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

3. Annat förbehåll mot denna konvention är inte tillåtet.

Article 49

Article 49

Artikel 49

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

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 réviser la présente Convention. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties contractantes et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui

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

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-

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

samtycker till framställningen.

2. Om en konferens sammankallas enligt föregående stycke, ska general sekreteraren underätta alla Fördragsslutande Parter därom och anmoda dem att inom tre månader framlägga de förslag de önskar behandlade av konferensen. Generalsekreteraren ska senast tre månader före den dag då konferensen ska öppnas tillstålla samtliga Fördragsslutande Parter en preliminär dagordning för konferensen samt texterna till framlagda förslag.

3. Generalsekreteraren ska till varje konferens, som sammankallas enligt denna artikel, bjuda in alla de stater som avses i artikel 42 första stycket samt de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 42 andra stycket.

Artikel 50

Utöver de underättelser som nämnts i artikel 49 ska Förenta

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:	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:	Nationernas generalsekreterare lämna de stater som avses i artikel 42 första stycket och de stater vilka blivit Fördragsslutande Parter enligt artikel 42 andra stycket underrättelse om:
(a) ratification and accessions under article 42;	a) les ratifications et adhésions en vertu de l'article 42;	a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 42;
(b) the dates of entry into force of this Convention in accordance with article 43;	b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur conformément à l'article 43;	b) de dagar då detta fördrag träder i kraft enligt artikel 43;
(c) denunciations under article 44;	c) les dénonciations en vertu de l'article 44;	c) uppsägningar enligt artikel 44;
(d) the termination of this Convention in accordance with article 45;	d) l'abrogation de la présente Convention conformément à l'article 45;	d) konventionens upphörande enligt artikel 45;
(e) notifications received in accordance with article 46;	e) les notifications reçues conformément à l'article 46;	e) underrättelser som mottagits enligt artikel 46;
(f) declarations and notifications received in accordance with article 48, paragraphs 1 and 2.	f) les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 48.	f) förklaringar och underrättelser som mottagits enligt artikel 48 första och andra styckena.

Article 51

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

Article 51

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

Artikel 51

Efter den 31 augusti 1956 ska original exemplet av denna konvention deponeras hos För-
enta Nationernas
generalsekreterare,
som översänder
bestyrkta avskrifter
därav till varje stat
som avses i artikel 42
första och andra
styckena.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

TILL BEKRÄFT-ELSE VARPÅ undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat denna konvention.

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.

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 égale-ment foi.

SOM SKEDDE i Geneve den nittonde maj nittonhundra-femtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

Protocol of signature

Protocole de signature

Signaturprotokoll

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:

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

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

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

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.

1. Denna konvention tillämpas inte på befordran mellan Förenade Konungariket Storbritannien och Nordirland samt Republiken Irland.

2. *Ad article 1, paragraph 4.*

The undersigned undertake to negotiate conventions governing contracts

2. *Ad article premier, paragraphe 4.*

Les soussignés s'engagent à négocier les conventions sur le

2. *Till artikel 1 fjärde stycket.*

Undertecknade för-binder sig att inleda underhandlingar för

Prop. 2018/19:141
Bilaga 1

for furniture removals and combined transport.

contrat de déménagement et le contrat de transport combiné.

att uppnå överenskommelser angående avtal om befordran av flyttsaker och om sammansatt befordran.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Protocole.

TILL BEKRÄFTELSE VARPÅ undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.

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.

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.

SOM SKEDDE i Geneve den nittonde maj nittonhundrafemtiosex i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

Tilläggsprotokoll den 20 februari 2008 om den elektroniska fraktsedeln till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbe- fordran på väg (CMR)

Prop. 2018/19:141
Bilaga 2

THE PARTIES TO
THIS PROTOCOL,

LES PARTIES AU
PRÉSENT
PROTOCOLE,

PARTERNA TILL
DETTA PROTO-
KOLL,

BEING PARTIES
to the Convention on
the Contract for the
International Carriage
of Goods by Road
(CMR), done at
Geneva on 19 May
1956,

ÉTANT PARTIES
à la Convention
relative au contrat de
transport international
de marchandises par
route (CMR), faite à
Genève, en date du 19
mai 1956,

VILKA UTGÖR
PARTER till konven-
tionen om fraktavtalet
vid internationell
godsbe fordran på väg
(CMR), som skedde i
Genève den 19 maj
1956,

DESIROUS OF
supplementing the
Convention in order to
facilitate the optional
making out of the
consignment note by
means of procedures
used for the electronic
recording and han-
dling of data,

DÉSIREUSES de
compléter ladite
Convention afin de
faciliter l'établisse-
ment optionnel de la
lettre de voiture par les
procédés employés
pour l'enregistrement
et le traitement élec-
troniques des données,

OCH SOM
ÖNSKAR komplet-
tera konventionen för
att underlätta möjlig-
heten att utforma
fraktsedeln med hjälp
av förfaranden som
används vid elektro-
nisk upptagning och
hantering av data,

HAVE AGREED as
follows:

SONT CON-
VENUES de ce qui
suit:

HAR ÖVERENS-
KOMMIT följande.

Article 1

Article premier

Artikel 1

Definitions

Définitions

Definitioner

For the purposes of
this Protocol,
"Convention"
means the Convention
on the Contract for the
International Carriage
of Goods by Road
(CMR);

Aux fins du présent
Protocole,
"Convention" si-
gnifie la Convention
relative au contrat de
transport international
de marchandises par
route (CMR);

I detta protokoll
betyder
konvention: kon-
ventionen om frakt-
avtalet vid internat-
ionell godsbe fordran
på väg (CMR),

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

“Communication électronique” signifie l’information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement;

“Lettre de voiture électronique” signifie une lettre de voiture émise au moyen d’une communication électronique par le transporteur, l’expéditeur ou toute autre partie intéressée à l’exécution d’un contrat de transport auquel la Convention s’applique, y compris les indications logiquement associées à la communication électronique sous forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante;

“Signature électronique” signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d’autres données électroniques et qui servent de méthode d’authentification.

elektronisk kommunikation: information som framställs, sänds, mottas eller förvaras genom elektroniska, optiska, digitala eller liknande medel så att den är tillgänglig för att senare kunna användas och åberopas,

elektronisk fraktsedel: en fraktsedel utfärdad genom elektronisk kommunikation av fraktföraren, avsändaren eller annan part som har intresse i fullgörandet av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på, inbegripet upplysningar som ges ett naturligt samband med den elektroniska kommunikationen genom att bifogas eller på annat sätt knyts till denna, samtidigt med eller efter dess tillkomst, så att de blir en del av den elektroniska fraktsedeln.

elektronisk signatur: data i elektronisk form som fogas till eller ges ett naturligt samband med andra elektroniska data och används som en metod för att bestyrka äkthet.

Article 2

*Scope and effect of
the electronic
consignment note*

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

*Authentication of the
electronic
consignment note*

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the

Article 2

*Champ d'application
et portée de la lettre
de voiture
électronique*

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l'exécution d'un contrat de transport auquel la Convention s'applique, peuvent être établies par communication électronique.

2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

Article 3

*Authentification de la
lettre de voiture
électronique*

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de

Artikel 2

*Omfattning och
verkan av den
elektroniska
fraktsedeln*

1. Med tillämpning av bestämmelserna i detta protokoll, kan en fraktsedel som avses i konventionen samt varje begäran, förklaring, instruktion, anmodan, förbehåll eller annat meddelande avseende uppfyllelsen av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på utfärdas genom elektronisk kommunikation.

2. En elektronisk fraktsedel som har upprättats i enlighet med bestämmelserna i detta protokoll ska anses likvärdig med en fraktsedel som avses i konventionen och medföra samma rättsverkningar som den fraktsedeln.

Artikel 3

*Autentisering av den
elektroniska
fraktsedeln*

1. Äktheten av den elektroniska fraktsedeln ska bestyrkas av parterna i

contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

(a) is uniquely linked to the signatory;

(b) is capable of identifying the signatory;

(c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and

(d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique:

(a) est liée uniquement au signataire;

(b) permet d'identifier le signataire;

(c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et

(d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

fraktavtalet genom en tillförlitlig elektronisk signatur som säkerställer sambandet med den elektroniska fraktsedel. En metod för elektronisk signatur förutsätts vara tillförlitlig, såvida inte annat bevisas, om den elektroniska signaturen

a) är förenad enbart med undertecknaren,

b) kan identifiera undertecknaren,

c) har skapats på ett sätt som undertecknaren kan hålla under sin uteslutande kontroll, och

d) är knuten till de data som den hänför sig till på sådant sätt att varje senare förändring av dessa data går att upptäcka.

2. Äktheten hos den elektroniska fraktsedel kan också bestyrkas genom varje annan elektronisk metod för autentisering som tillåts enligt lagen i det land där den elektroniska fraktsedel upprättats.

3. Uppgifterna i den elektroniska fraktsedel ska vara tillgängligt för varje part som är berättigad.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.

3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

The procedure used for supplementing or amending the

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception faite de tout ajout et de toute modification intervenant dans le cours normal de la communication, de la conservation et de l'exposition.

3. Les indications contenues dans la lettre de voiture électronique peuvent être complétées ou modifiées dans les cas admis par la Convention.

La procédure employée pour compléter ou modifier

Artikel 4

Förfarandet vid inrättandet av den elektroniska fraktsedeln

1. Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel som avses i konventionen.

2. Det förfarande som används för att utfärda den elektroniska fraktsedeln ska säkerställa att uppgifterna i den är intakta från den tidpunkt när fraktsedelns framställdes i sin slutgiltiga form. Uppgifterna anses intakta när dessa har förblivit fullständiga och oförändrade, fränsett sådana tillägg eller förändringar som normalt uppkommer vid kommunikation, lagring och visning.

3. Innehållet i den elektroniska fraktsedelns får kompletteras eller ändras i sådana fall som konventionen tillåter.

Förfarandet som används för att komplettera eller

electronic consignment note shall make it possible to detect as such any supplement or amendment to the electronic consignment note and shall preserve the particulars originally contained therein.

la lettre de voiture électronique doit permettre la détection en tant que telle de tout complément ou toute modification et assurer la préservation des indications originales de la lettre de voiture électronique.

ändra den elektroniska fraktsedeln ska göra det möjligt att upptäcka varje komplettering eller ändring i den elektroniska fraktsedeln och ska bevara dess ursprungliga uppgifter.

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:

(a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;

(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;

(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;

Article 5

Mise en œuvre de la lettre de voiture électronique

1. Les parties intéressées à l'exécution du contrat de transport conviennent des procédures et de leur mise en œuvre pour se conformer aux dispositions du présent Protocole et de la Convention, notamment en ce qui concerne:

(a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée;

(b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;

(c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;

Artikel 5

Införande av den elektroniska fraktsedeln

1. De parter som har intresse i fraktavtalets fullgörande ska komma överens om förfarandet och dess genomförande så att det uppfyller kraven i detta protokoll och konventionen, särskilt beträffande

a) metoden för utfärdande och överlämnande av den elektroniska fraktsedeln till den berättigade parten,

b) försäkringen om att uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln förblir intakta,

c) sättet på vilket den part som är berättigad enligt den elektroniska fraktsedeln ska kunna visa sin rätt,

(d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;

(e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and

(f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

(d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;

(e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et

(f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

d) sättet på vilket avlämnande till mottagaren ska bekräftas,

e) förfarandet vid komplettering eller ändring av den elektroniska fraktsedeln, och

f) förfarandet ifall den elektroniska fraktsedeln ska ersättas med en fraktsedel som utfärdas på annat sätt.

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

2. Förfarandet enligt första stycket ska anges i den elektroniska fraktsedeln och vara möjlig att ta del av.

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the

Article 6

Documents complétant la lettre de voiture électronique

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la

Artikel 6

Handlingar som kompletterar den elektroniska fraktsedeln

1. Fraktföraren ska på avsändarens begäran överlämna ett kvitto på godset till denne och ge all information som är nödvändig för att identifiera transporten och få tillgång till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll.

2. De handlingar som avses i artikel 6 andra stycket g och

Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

artikel 11 i konventionen får avsändaren lämna till fraktföraren genom elektronisk kommunikation, om de föreligger i denna form och parterna har kommit överens om förfaranden som knyter dessa handlingar till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll på ett sätt som säkerställer att handlingarna hålls intakta.

FINAL PROVISIONS

DISPOSITIONS FINALES

SLUTBESTÄMMELSER

Article 7

Article 7

Artikel 7

Signature, ratification, accession

Signature, ratification, adhésion

Undertecknande, ratifikation, anslutning

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.

1. Le présent Protocole sera ouvert à la signature des États qui sont signataires de la Convention ou y sont Parties et qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe, soit admis à cette Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du mandat de cette Commission.

1. Detta protokoll ska stå öppet för undertecknande av stater som undertecknat eller är parter till konventionen och antingen är medlemmar av Ekonomiska kommissionen för Europa eller är berättigade att som rådgivande delta i kommissionens arbete enligt åttonde stycket i kommissionens direktiv.

2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and

2. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à Genève du 27 au 30 mai 2008 inclus et,

2. Detta protokoll ska stå öppet för undertecknande i Genève från 27 till och med 30 maj 2008 och

after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.

après cette date, au siège des Nations Unies à New York jusqu'au 30 juin 2009 inclus.

efter denna dag vid Förenta Nationernas huvudbyggnad i New York till och med den 30 juni 2009.

3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.

3. Le présent Protocole sera sujet à ratification par les États signataires et ouvert à l'adhésion des États non signataires, visés au paragraphe 1 du présent article, qui sont Parties à la Convention.

3. Detta protokoll ska kunna ratificeras av undertecknande stater och stå öppet för anslutning av sådana andra stater omtalade i artikelns första stycke som är parter i konventionen.

4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

4. Les États susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat de cette Commission et qui ont adhéré à la Convention peuvent devenir Parties au présent Protocole en y adhérant après son entrée en vigueur.

4. Sådana stater som kan delta i viss verksamhet i den Ekonomiska kommissionen för Europa i enlighet med elfte stycket i kommissionens direktiv och som har anslutit sig till konventionen kan bli parter till detta protokoll genom att ansluta sig till detta sedan det har trätt i kraft.

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

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

5. Ratifikation eller anslutning ska ske genom att en handling deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of

6. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole adopté conformément aux

6. Varje ratifikations- eller anslutningshandling som deponeras efter en ändring av detta protokoll vilken antagits enligt be-

Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

dispositions de l'article 13 ci-après, est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié par l'amendement.

stämmeleserna i artikel 13 nedan ska anses gälla protokollet såsom det ändrats.

Article 8

Article 8

Artikel 8

Entry into force

Entrée en vigueur

Ikraftträdande

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États mentionnés au paragraphe 3 de l'article 7 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

1. Detta protokoll ska träda i kraft den nittionde dagen efter att fem av de stater som avses i artikel 7 tredje stycket i detta protokoll har deponerat sina ratifikations- eller anslutningshandlingar.

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

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

2. I fråga om varje stat som ratificerar eller ansluter sig till protokollet efter det att fem stater har deponerat sina ratifikations- eller anslutningshandlingar ska detta protokoll träda i kraft den nittionde dagen efter det att denna stat har deponerat sådan handling.

Article 9

Article 9

Artikel 9

Denunciation

Dénonciation

Uppsägning

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.

1. Toute Partie pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

1. Varje part får säga upp detta protokoll genom att meddela Förenta Nationernas generalsekreterare om detta.

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.

2. La dénonciation prendra effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

2. Uppsägningen får verkan 12 månader efter den dag generalsekreteraren mottog meddelande om uppsägningen.

3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

3. Tout État qui cessera d'être Partie à la Convention cessera à la même date d'être Partie au présent Protocole.

3. En stat som upphör att vara part till konventionen ska samma dag upphöra att vara part till detta protokoll.

Article 10

Article 10

Artikel 10

Termination

Abrogation

Upphörande

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

Si, après l'entrée en vigueur du présent Protocole, le nombre de Parties se trouve, par suite de dénonciations, ramené à moins de cinq, le présent Protocole cessera d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la dernière de ces dénonciations prendra effet. Il cessera également d'être en vigueur à partir de la date à laquelle la Convention elle-même cessera d'être en vigueur.

Om efter protokollets ikraftträdande antalet parter på grund av uppsägningar minskar till under fem, ska detta protokoll upphöra att gälla från dagen då den sista uppsägningen får verkan. Det ska också sluta att gälla från den dag då konventionen upphör att gälla.

Article 11

Article 11

Artikel 11

Dispute

Différend

Tvist

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotiation

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties touchant l'interprétation ou l'application du présent Protocole que les Parties n'auraient pu régler par voie de

Varje tvist mellan två eller flera parter rörande tolkning eller tillämpning av detta protokoll vilken parterna inte kan avgöra genom förhandlingar eller på

or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

annat sätt kan, på begäran av en av de berörda parterna, hänskjutas till avgörande av Internationella domstolen.

Article 12

Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.

2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.

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

Article 12

Réserves

1. Tout État pourra, au moment où il signera ou ratifiera le présent Protocole ou y adhèrera, déclarer, par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qu'il ne se considère pas lié par l'article 11 du présent Protocole. Les autres Parties ne seront pas liées par l'article 11 du présent Protocole envers toute Partie qui aura formulé une telle réserve.

2. La déclaration visée au paragraphe 1 du présent article pourra être retirée à tout moment par une notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

Artikel 12

Förbehåll

1. Varje stat får, vid tiden för underteckande, ratifikation eller anslutning till detta protokoll, genom ett meddelande ställt till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara att den inte anser sig bunden av artikel 11 i detta protokoll. Andra parter ska inte vara bundna av artikel 11 i förhållande till en part som har gjort ett sådant förbehåll.

2. En förklaring enligt första stycket i denna artikel får återkallas när som helst genom ett meddelande ställt till Förenta Nationernas generalsekreterare.

3. Annat förbehåll mot detta protokoll är inte tillåtet.

*Amendments**Amendements**Ändringar*

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.

1. Une fois qu'il sera entré en vigueur, le présent Protocole pourra être amendé suivant la procédure définie au présent article.

1. När detta protokoll är i kraft, kan det ändras genom det förfarande som anges i denna artikel.

2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.

2. Toute proposition d'amendement au présent Protocole présentée par une Partie à ce Protocole sera soumise au Groupe de travail des transports routiers de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE-ONU) aux fins d'examen et de décision.

2. En föreslagen ändring i detta protokoll som görs av en part till protokollet ska underställas arbetsgruppen rörande vägtransporter i Förenta Nationernas Ekonomiska kommission för Europa (UNECE) för övervägande och beslut.

3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for

3. Les Parties au présent Protocole feront tous les efforts possibles pour parvenir à un consensus. Si, malgré ces efforts, aucun consensus n'est obtenu sur l'amendement proposé, ce dernier nécessitera, en dernier ressort, pour son adoption, une majorité des deux tiers des Parties, présentes et votantes. La proposition d'amendement adoptée soit par consensus soit par la majorité des deux tiers des Parties sera soumise par le secrétariat de la

3. Parterna till detta protokoll ska vidta alla ansträngningar att uppnå enighet. Om trots dessa ansträngningar enighet inte uppnås rörande den föreslagna ändringen, ska i sista hand för antagande krävas två tredjedels majoritet av närvarande och röstande parter. En föreslagen ändring som antas antingen genom enighet eller genom två tredjedels majoritet ska av sekretariatet för Förenta Nationernas kommission för Europa överlämnas till generalsekretären för att cirkuleras för

acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.

Commission économique pour l'Europe des Nations Unies au Secrétaire général qui la communiquera pour acceptation à toutes les Parties au présent Protocole, ainsi qu'aux Etats signataires.

godkännande bland alla parter till detta protokoll och under-tecknande stater.

4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.

4. Dans un délai de neuf mois à compter de la date de la communication par le Secrétaire général de la proposition d'amendement, toute Partie pourra faire connaître au Secrétaire général qu'elle a une objection à l'amendement proposé.

4. Inom nio månader från den dag då generalsekreteraren lämnade underrättelse om den föreslagna ändringen kan en part meddela denne att parten har en invändning mot den föreslagna ändringen.

5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.

5. L'amendement proposé sera réputé accepté si, à l'expiration du délai de neuf mois prévu au paragraphe précédent, aucune objection n'a été notifiée par une Partie à ce Protocole. Si une objection est formulée, l'amendement proposé restera sans effet.

5. Den föreslagna ändringen ska anses ha blivit godtagen om, efter den period av nio månader som angetts i föregående stycke, ingen invändning har framställts av en part till detta protokoll. Om en invändning framförts, ska den föreslagna ändringen inte få någon verkan.

6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on

6. Au cas où un pays serait devenu Partie contractante à ce Protocole entre le moment de la notification d'une proposition d'amendement et l'expiration du délai de neuf mois visé au paragraphe 4 du présent article, le secrétariat du Groupe de travail des

6. Om ett land har blivit avtals slutande part till detta protokoll mellan tiden då ett ändringsförslag anmälts och den period av nio månader som angetts i fjärde stycket i denna artikel har löpt ut, ska sekretariatet för arbetsgruppen rörande vägtransporter i

Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.

transports routiers de la Commission économique pour l'Europe notifiera le plus tôt possible l'amendement proposé au nouvel État Partie. Ce dernier pourra, avant l'expiration de ce délai de neuf mois, faire connaître au Secrétaire général qu'il a une objection à l'amendement proposé.

Ekonomiska kommissionen för Europa så snart som möjligt underrätta den nya parten om den föreslagna ändringen. Parten får underrätta generalsekreteraren före slutet av perioden om nio månader att parten har en invändning mot den föreslagna ändringen.

7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

7. Le Secrétaire général notifiera le plus tôt possible, à toutes les Parties au présent Protocole, les objections formulées en application des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que tout amendement accepté conformément au paragraphe 5 ci-dessus.

7. Generalsekretären ska så snart som möjligt underrätta alla parter om invändningar som framställts enligt fjärde och sjätte stycket av denna artikel samt om ändringar som godtagits enligt femte stycket.

8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

8. Tout amendement réputé accepté entrera en vigueur six mois après la date de sa notification par le Secrétaire général aux Parties.

8. En ändring som anses ha blivit godtagen ska träda i kraft sex månader efter den dag som generalsekreteraren har underrättat parterna om godtagandet.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of

Article 14

Convocation d'une conférence diplomatique

1. Une fois que le présent Protocole sera entré en vigueur, toute Partie pourra, par notification adressée

Artikel 14

Samman kallande av en diplomatisk konferens

1. När detta protokoll trätt i kraft, kan varje part genom underrättelse till Förenta Nationernas

the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol 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 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 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

au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, de-mander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent Protocole. Le Secrétaire général notifiera cette demande à toutes les Parties et convoquera une conférence de révision si, dans un délai de 4 mois à dater de la notification adressée par lui, un quart au moins des Parties au présent Protocole 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 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 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

generalsekreterare, begära att en konferens sammankallas för revision av protokollet. Generalsekreteraren ska underrätta alla parter om denna framställning och sammankalla en revisionskonferens, under förutsättning att minst en fjärdedel av parterna till detta protokoll inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar denne att de samtycker till framställningen.

2. Om en konferens sammankallas i enlighet med det föregående stycket ska generalsekreteraren underrätta alla parter om detta och anmoda dem att inom tre månader framföra sådana förslag som de önskar behandlade av konferensen. Generalsekreteraren ska senast tre månader före den dag då konferensen ska öppnas tillstålla alla parter en preliminär dagordning för konferensen samt texterna till framlagda förslag.

3. Generalsekreteraren ska till varje konferens som sammankallas enligt denna artikel inbjuda

States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

article tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

alla de stater som avses i artikel 7 första, tredje och fjärde styckena i detta protokoll.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 2

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

(a) Ratifications and accessions under Article 7;

(b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;

(c) Denunciations under Article 9;

(d) The termination of this Protocol in accordance with article 10;

(e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 15

Notifications aux États

Outre les notifications prévues aux articles 13 et 14, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies notifiera aux États visés au paragraphe 1 de l'article 7 ci-dessus, ainsi qu'aux États devenus Parties au présent Protocole en application des paragraphes 3 et 4 de l'article 7:

(a) Les ratifications et adhésions en vertu de l'article 7;

(b) Les dates auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 8;

(c) Les dénonciations en vertu de l'article 9;

(d) L'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 10;

(e) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12.

Artikel 15

Underrättelser till stater

Utöver de underrättelser som nämnts i artiklarna 13 och 14 ska Förenta Nationernas generalsekreterare lämna de stater som avses i artikel 7 första stycket och de stater som har blivit parter till detta protokoll enligt artikel 7 tredje och fjärde styckena underrättelse om

a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 7;

b) de dagar detta protokoll träder i kraft enligt artikel 8,

c) uppsägningar enligt artikel 9,

d) protokollets upphörande enligt artikel 10,

e) förklaringar och underrättelser som mottagits enligt artikel 12 första och andra styckena.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol:

Article 16

Dépositaire

L'original du présent Protocole sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

FAIT à Genève, le vingt février deux mille huit, en un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole:

Artikel 16

Deponering

Original exemplet av detta protokoll ska deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare, som ska sända styrkta kopior av detta till varje stat som avses i artikel 7 första, tredje och fjärde styckena i detta protokoll.

VILKET SKEDDE i Genève, den tjugonde februari tvåtusenåtta, i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

TILL BEKRÄFTELSE VARPÅ under-tecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, under-tecknat detta protokoll.

Sammanfattning av departementspromemorian Elektroniska vägfraktsedlar (Ds 2016:42)

Prop. 2018/19:141
Bilaga 3

Uppdraget innebär att utreda om Sverige bör ratificera ett tilläggsprotokoll till den s.k. CMR-konventionen, vilken reglerar de internationella vägtransporterna för Sveriges del enligt lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Protokollet innebär framför allt den förändringen att elektroniska fraktsedlar nu ska kunna användas i stället för fraktsedlar i pappersform, om parterna är överens om detta. I promemorian genomgås konventionens regler om fraktsedlar med sikte på de konsekvenser en övergång till elektroniska fraktsedlar skulle innebära. Slutsatsen blir, att de praktiska problemen bör bli begränsade. Användning av elektroniska underskrifter – något som föreskrivs i tilläggsprotokollet – kan visserligen medföra vissa komplikationer när underskriften ska autentiseras; bl.a. kan man inte längre använda sig av tryckta underskrifter. Det ger emellertid ett bättre skydd mot möjliga manipulationer av fraktsedel. Vid vissa typer av vägtransport – s.k. cabotage och kombinerade transporter – gäller visserligen en del formkrav som kan medföra hinder, men då har en part möjlighet att begära att traditionell fraktsedel används. Fördelarna med att tillåta elektroniska fraktsedlar måste anses överväga. Promemorian förordar en ratificering av tilläggsprotokollet genom en ändring av 1 § i 1969 års lag.

Vidare behandlas frågan om en motsvarande ändring bör göras i fråga om inrikes vägtransporter, som regleras av lagen (1974:610) om inrikes vägtransport. Förfarandet vid inrikes transport är inte lika formbundet som enligt CMR-konventionen, och fraktsedelns juridiska betydelse är mindre. Utvecklingen torde emellertid gå mot en ökad användning av elektroniska hjälpmedel också vid dessa transporter. Det är naturligt att införa liknande regler om fraktsedelns form i samband med inrikes transporter samtidigt med att den internationella lagstiftningen ändras, något som transportbranschen också anser är angeläget. Inte heller här synes användningen av elektroniska fraktsedlar medföra några större praktiska problem. I promemorian förordas denna ändring i 1974 års lag.

Departementspromemorians lagförslag

Förslag till lag om ändring av lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Härigenom föreskrivs att 1 § lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Artiklarna 1–41 av den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i det följande, gälla som svensk lag. Artikel 23 skall dock gälla i dess lydelse enligt ett den 5 juli 1978 antaget protokoll till konventionen.

Föreslagen lydelse

1 §¹

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 1–41 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, med de ändringar som har gjorts genom det den 5 juli 1978 antagna protokollet till konventionen, och artiklarna 1–6 i tilläggsprotokollet till konventionen den 20 februari 2008 avseende den elektroniska fraktsedeln.

De engelska och franska originaltexterna ska ha samma giltighet.

Originaltexterna i de delar som anges i första stycket och en översättning av dessa till svenska finns intagna som bilagor till denna lag.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Härigenom föreskrivs att 7 § lagen (1974:610) om inrikes vägtransport ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

7 §

Fraktsedel *skall* upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel *ej* medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

Fraktsedel *ska* upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel *inte* medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga.

Fraktsedeln kan enligt avtal mellan parterna upprättas i elektronisk form och ska då undertecknas med sådan elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen, eller överförs på ett sätt som omfattar motsvarande krav på säkerhet. En fraktsedel i elektronisk form anses överlämnad när den blivit tillgänglig för mottagaren.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och *skall* befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

Ska godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och *ska* befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Förteckning över remissinstanserna

Efter remiss har yttranden över departementspromemorian avgetts av Hovrätten för Västra Sverige, Stockholms tingsrätt, Domstolsverket, Åklagarmyndigheten, Polismyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Kustbevakningen, Tullverket, Trafikverket, Transportstyrelsen, Post- och telestyrelsen, Kommerskollegium, E-legitimationsnämnden, Regelrådet, Stockholms universitet, Näringslivets Transportråd, Sveriges Hamnar, Sveriges Åkeriföretag, Svenska Transportarbetareförbundet och Transportindustriförbundet.

Företagarna, SAS Cargo Group, Svenskt Näringsliv och Tågoperatörerna har beretts tillfälle att avge yttrande men har avstått från att yttra sig.

Sammanfattning av kompletterande promemoria i anslutning till departementspromemorian Elektroniska vägfraktsedlar

Prop. 2018/19:141
Bilaga 6

I promemorian föreslås att det för inrikes vägtransporter ska införas en bestämmelse som anger att avsändaren och fraktföraren ska komma överens om förfarandet när det gäller användningen av den elektroniska fraktsedeln, inbegripet hur fraktsedeln ska upprättas och överlämnas. Till skillnad från förslaget i departementspromemorian föreslås därmed ingen särreglering om hur fraktsedeln ska överlämnas.

Vidare föreslås att det för inrikes vägtransporter ska införas ett krav på att den elektroniska fraktsedeln ska undertecknas genom en avancerad elektronisk underskrift (eller avancerad elektronisk stämpel). För internationella vägtransporter föreslås det att det uttryckligen ska framgå att den elektroniska fraktsedeln ska undertecknas genom en avancerad elektronisk underskrift (eller avancerad elektronisk stämpel).

Lagrådsremissens lagförslag

Förslag till lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

Härigenom föreskrivs i fråga om lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg¹

dels att bilagan ska upphöra att gälla,

dels att nuvarande 1 § ska betecknas 1 a §,

dels att rubriken till lagen samt den nya 1 a § och 3 § ska ha följande lydelse,

dels att det ska införas en ny paragraf, 1 §, och två bilagor, bilaga 1 och 2, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

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

Föreslagen lydelse

Lag om internationell vägtransport

1 §

Denna lag tillämpas på sådan vägtransport som regleras i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).

1 §

Artiklarna 1–41 av den i Genève den 19 maj 1956 avslutade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg skall, med iakttagande av vad som ytterligare föreskrivs i det följande, gälla som svensk lag. Artikel 23 skall dock gälla i dess lydelse enligt ett den 5 juli 1978 antaget protokoll till konventionen.

1 a §²

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna 1–41 i konventionen, med de ändringar som har gjorts genom det den 5 juli 1978 antagna ändringsprotokollet, och artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet.

Originaltexterna ska ha samma giltighet.

Originaltexterna av bestämmelserna i artiklarna i konventionen

¹ Senaste lydelse av bilagan 1985:178 (jfr 1985:665).

² Senaste lydelse av tidigare 1 § 1985:178 (jfr 1985:665).

och tilläggsprotokollet tillsammans med en svensk översättning finns som bilaga 1 respektive 2 till denna lag.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

3 §

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

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

En elektronisk fraktsedel som upprättas i Sverige ska undertecknas med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Artiklarna 1–41 i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) i deras lydelse enligt ändringsprotokollet den 5 juli 1978

CHAPTER I	CHAPITRE PREMIER	KAPITEL 1
Scope of application	Champ d'application	Tillämpningsområde
<i>Article 1</i>	<i>Article premier</i>	<i>Artikel 1</i>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>1. Denna konvention tillämpas på varje avtal om godsbefordran med fordon på väg mot betalning, när orten för godsets mottagande till befordran och bestämmelseorten, såsom de angivits i avtalet, är belägna i skilda stater, av vilka åtminstone den ena är en fördragsslutande stat. Vad nu sagts gäller oavsett parternas hemvist och nationalitet.</p>
<p>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</p>	<p>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</p>	<p>2. I denna konvention förstås med "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar, som avses i artikel 4 i konvent-</p>

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;

(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.

l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.

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

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.

ionen den 19 september 1949 rörande vägtrafik.

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

4. Denna konvention tillämpas inte

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

b) på begravningstransport;

c) på befordran av flyttsaker.

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

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

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

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

Artikel 2

1. Fraktas fordon med pålastat gods under del av befordringen till sjöss, med järnväg, på inre vattenväg eller med luftfartyg utan att godset – frånsett fall då artikel 14 är tillämplig – lossas från fordonet, tillämpas denna konvention trots det på befordringen i dess helhet. I den mån det visas, att förlust, minskning eller skada eller dröjsmål med godsets utlämnande, som inträffat medan godset befordrades på annat sätt än på väg, inte orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av vägfraktföraren utan härrör av händelse, som kunnat inträffa endast under sådan befordran och på grund av att befordringen skett på annat sätt än på väg, bestäms vägfraktförarens ansvarighet inte enligt denna konvention utan på det sätt på vilket den andre fraktförarens ansvarighet skulle ha bestämts, om avtal slutits mellan avsändaren och sistnämnde fraktförare om befordran enbart av godset i enlighet med de tvingande lagregler, som gäller för befordran av gods

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.

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.

med det ifrågasvarande transportmedlet. Saknas sådana regler, bestäms emellertid vägfraktförarens ansvarighet enligt denna konvention.

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

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

2. Är vägfraktföraren också fraktförare med avseende på det andra transportmedlet, bestäms vägfraktförarens ansvarighet i enlighet med första stycket som om dennes verksamhet som vägfraktförare och dennes verksamhet som fraktförare med avseende på det andra transportmedlet utövats av två skilda personer.

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

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

KAPITEL II

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

Artikel 3

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för vad en anställd eller annan som fraktföraren anlitar

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.

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.

för befordringen företar eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande. Fraktföraren svarar därvid såsom för egen handling eller underlåtenhet.

CHAPTER III

CHAPITRE III

KAPITEL III

Conclusion and performance of the contract of carriage

Conclusion et exécution du contrat de transport

Slutande och fullgörande av fraktavtal

Article 4

Article 4

Artikel 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.

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.

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

Article 5

Article 5

Artikel 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

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

1. Fraktsedeln ska upprättas i tre original exemplar, vilka ska undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Underskrifterna får vara tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämpelar, om lagen i den stat där fraktsedeln

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.

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.

upprättas tillåter detta. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålls av fraktföraren.

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.

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.

2. Ska godset lastas på skilda fordon eller är det fråga om olika godsslag eller om skilda partier, har avsändaren eller fraktföraren rätt att begära, att skilda fraktsedlar utfärdas för varje fordon, godsslag eller parti.

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;

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,

Artikel 6

1. Fraktsedeln ska innehålla följande uppgifter:

a) ort och dag för utfärdandet;

b) avsändarens namn och adress;

c) fraktförarens namn och adress;

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

(e) the name and address of the consignee;	e) le nom et l'adresse du destinataire,	e) mottagarens namn och adress;
(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;	f) la dénomination courante de la nature de la marchandise et le mode d'emballage, et, pour les marchandises dangereuses, leur dénomination généralement reconnue,	f) gängse benämning på godsets art och på förpacknings-sättet samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benämning;
(g) the number of packages and their special marks and numbers;	g) le nombre des colis, leurs marques particulières et leurs numéros,	g) antalet kollin, dessas särskilda märkning och nummer;
(h) the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed;	h) le poids brut ou la quantité autrement exprimée de la marchandise,	h) godsets bruttovikt eller annan uppgift om dess mängd;
(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);	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),	i) kostnader hänförliga till beföringen (frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande);
(j) the requisite instructions for Customs and other formalities;	j) les instructions requises pour les formalités de douane et autres,	j) erforderliga anvisningar beträffande tull och andra formaliteter;
(k) a statement that the carriage is subject, notwithstanding any clause to the contrary, to the provisions of this Convention	k) l'indication que le transport est soumis, nonobstant toute clause contraire, au régime établi par la présente Convention.	k) meddelande att beföringen är underkastad bestämmelserna i denna konvention utan hinder av att annat kan vara avtalat.

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

(a) a statement that trans-shipment is not allowed;

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

a) l'interdiction de transbordement,

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

a) förbud mot om-lastning;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

g) la liste des documents remis au transporteur.

b) de kostnader som avsändaren åtar sig att betala;

c) efterkravsbelopp som ska uppbäras vid godsets utlämnande;

d) godsets deklarerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken befordringen ska vara fullgjord;

g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.

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

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

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

Article 7

Article 7

Artikel 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;

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,

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

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

b) uppgifter som avses i artikel 6 andra stycket;

(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.	c) de toutes autres indications ou instructions qu'il donne pour l'établissement de la lettre de voiture ou pour y être reportées.	c) annan uppgift eller anvisning som avsändaren lämnar för fraktsedelns upprättande eller för att införas i denna.
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.	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.	2. Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedelns infört uppgift eller anvisning som anges i första stycket, anses fraktföraren ha handlat för avsändarens räkning, om annat inte visas.
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.	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.	3. Innehåller fraktsedelns inte meddelande som avses i artikel 6 första stycket k), svarar fraktföraren för all kostnad och skada som därigenom åsamkas den som har rätt att förfoga över godset.
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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,

Artikel 8

1. Vid mottagandet av godset ska fraktföraren undersöka

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

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

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

b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.

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.

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

2. Kan fraktföraren inte med skäliga medel undersöka riktigheten av de i första stycket under a) nämnda uppgifterna, ska denne på fraktsedeln teckna förbehåll om detta och ange grunden för förbehållet. Fraktföraren ska också ange grunden för varje förbehåll som denne gör i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd. Sådant förbehåll gäller inte om avsändaren, om denne inte uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln.

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.

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.

3. Avsändaren har rätt att begära att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd. Avsändaren kan även kräva en undersökning av kollinas innehåll. Fraktföraren har rätt att kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Resultatet av undersökningen ska antecknas på fraktsedeln.

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.

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

Artikel 9

1. Fraktsedeln ska, såvida annat inte visas, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

2. Om fraktföraren inte har tecknat förbehåll på fraktsedeln samt angivit grunden för detta, ska, om annat inte visas, godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset samt antalet kollin, dessas märkning och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln.

Artikel 10

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

Article 11

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

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

3. The liability of the carrier for the consequences arising from the loss or incorrect use of the documents specified in and accompanying the consignment note or deposited with the carrier shall be that of

Article 11

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

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

3. Le transporteur est responsable au même titre qu'un commissionnaire des conséquences de la perte ou de l'utilisation inexacte des documents mentionnés sur la lettre de voiture et qui

Artikel 11

1. Till uppfyllande av de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som ska iakttas innan godset utlämnas till mottagaren ska avsändaren foga nödvändiga handlingar till fraktsedeln eller ställa sådana handlingar till fraktförarens förfogande samt lämna fraktföraren de upplysningar som denne begär.

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

3. Fraktföraren bär samma ansvar som en kommissionär för följderna av att de handlingar som är omnämnda i fraktsedeln och som åtföljer denna eller överlämnats till fraktföraren går förlorade

an agent, provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

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.

eller används oriktigt. Ersättningen som ska utges av fraktföraren får dock inte överstiga vad som skulle ha utgått, om godset gått förlorat.

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 from 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

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

Artikel 12

1. Avsändaren har rätt att förfoga över godset, särskilt genom att begära hos fraktföraren att godset stoppas under befordringen, att bestämelseorten ändras eller att godset lämnas ut till annan än den som angivits i fraktsedeln.

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

3. Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren så snart fraktsedeln upprättats, om avsändaren infört föreskrift om detta i fraktsedeln.

the consignment note. l'expéditeur sur cette lettre.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

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

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

4. Har mottagaren under utövande av sin rätt att förfoga över godset gett anvisning om att det ska lämnas ut till annan person, har denne inte rätt att anvisa annan mottagare.

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

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

5. Förfoganderätten får utövas endast under följande villkor:

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;

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;

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

b) 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;

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

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

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

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

c) att anvisningarna inte leder till delning av sändningen.

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.

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.

6. Kan fraktföraren på grund av bestämmelserna i femte stycket b) inte följa en anvisning, ska fraktföraren omedelbart underrätta den som meddelat anvisningen.

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.

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.

7. Fraktförare som underlåtit att följa anvisning, vilken meddelats enligt bestämmelserna i denna artikel, eller som utfört sådan anvisning utan att begära, att det första exemplaret av fraktsedeln företes, är ansvarig gentemot den som därigenom åsamkats skada.

Article 13

Article 13

Artikel 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

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

1. Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten får mottagaren begära att fraktföraren mot kvitto lämnar ut det andra exemplaret av fraktsedeln samt godset till denne. Har godset gått förlorat eller har det inte kommit fram vid ut-

goods have not arrived after the expiry of the period provided for in article 19, the consignee shall be entitled to enforce in his own name against the carrier any rights arising from the contract of carriage.

établie, ou si la marchandise n'est pas arrivée à l'expiration du délai prévu à l'article 19, le destinataire est autorisé à faire valoir en son propre nom vis-à-vis du transporteur les droits qui résultent du contrat de transport.

gången av den i artikel 19 nämnda fristen, äger mottagaren gentemot fraktföraren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

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.

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.

2. Mottagare som gör gällande den rätt som denne har enligt första stycket, ska betala det belopp som framgår av fraktsedeln. Vid tvist om detta är fraktföraren inte skyldig att lämna ut godset, om mottagaren inte ställer säkerhet.

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

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

Artikel 14

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

the provisions of
article 12. merchandise con-
formément à l'artic-
le 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 arti-
cle 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 circum-
stances prevent de-
livery of the goods
after their arrival at
the place designated
for delivery, the
carrier shall ask the
sender for his in-
structions. If the con-
signee 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

2. Toutefois, si les
circonstances per-
mettent 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
merchandise con-
formément à l'artic-
le 12, il prend les
mesures qui lui
paraissent les meil-
leures dans l'intérêt
de la personne ayant
le droit de disposer de
la marchandise.

Article 15

1. Lorsque, après
l'arrivée de la mar-
chandise au lieu de
destination, il se
présente des empê-
chements à la livrai-
son, le transporteur
demande des ins-
tructions à l'expédi-
teur. Si le destinataire
refuse la mar-
chandise, l'expédi-
teur a le droit de
disposer de celle-ci
sans avoir à produire
le premier exem-
plaire de la lettre de
voiture.

2. Meme s'il a
refusé la marchan-
dise, le destinataire

2. Om emellertid
omständigheterna
medger att beförd-
ringen utförs på annat
sätt än fraktsedeln
anger och
fraktföraren inte har
kunnat inom skälig
tid erhålla anvisning
från den som enligt
artikel 12 har rätt att
förfoga över godset,
åligger det frakt-
föraren att vidta de
åtgärder som synes
fraktföraren bäst till-
godose dennes in-
tresse.

Artikel 15

1. Föreligger efter
godsets ankomst till
bestämmelseorten
hinder för dess
utlämnande, ska
fraktföraren begära
anvisning från av-
sändaren. Vägrar
mottagaren att ta
emot godset, har av-
sändaren rätt att
förfoga över detta
utan att förete det
första exemplaret av
fraktsedeln.

2. Även om mot-
tagaren har vägrat att
ta emot godset har

nevertheless require delivery so long as the carrier has not received instructions to the contrary from the sender.

peut toujours en demander la livraison tant que le transporteur n'a pas reçu d'instructions contraires de l'expéditeur.

denne rätt att begära dess utlämnande så länge fraktföraren inte har fått annan anvisning från avsändaren.

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

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

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

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.

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.

Artikel 16

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

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

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

2. I fall som avses i artikel 14 första stycket eller artikel 15 har fraktföraren rätt att genast lossa godset för dens räkning som har rätt att förfoga över

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.

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.

godset. Efter lossningen ska befordringen anses avslutad. Fraktföraren ska därefter förvara godset åt den andre. Fraktföraren har dock rätt att anförtro godset åt tredje man och svarar i sådant fall endast för att denne väljs med tillbörlig omsorg. Godset häftar alltjämt för de belopp som framgår av fraktsedeln samt för varje annan kostnad.

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

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.

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.

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

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

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

5. Förfarandet vid försäljning bestäms av lag eller sedvana på den ort där godset finns.

CHAPTER IV

CHAPITRE IV

KAPITEL IV

Liability of the carrier

Responsabilité du transporteur

Fraktförarens ansvarighet

Article 17

Article 17

Artikel 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.

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.

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

2. The carrier shall however be relieved of liability if the loss, damage or delay was caused by the wrongful act or

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

2. Fraktföraren är dock fri från ansvarighet, om förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet orsakats antingen av

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

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 défauts du véhicule dont il se sert pour effectuer le transport, ni de fautes de la personne dont il aurait loué le véhicule ou des préposés de celle-ci.

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

a) emploi de véhicules ouverts et non bâchés, lorsque cet emploi a été convenu d'une manière expresse et

fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning från denne som inte föranletts av fraktförarens fel eller försummelse eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder fraktföraren inte kunnat förebygga.

3. Fraktföraren kan inte till befrielse från ansvarighet åberopa vare sig bristfällighet hos det fordon som fraktföraren använder för befordringen eller fel eller försummelse av den från vilken fraktföraren kan ha hyrt fordonet eller anställda eller medhjälpare som den sistnämnde anlitar.

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

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

in the consignment note;

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

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

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

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

(f) the carriage of livestock.

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

mentionné dans la lettre de voiture;

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

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

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

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

f) transport d'animaux vivants.

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

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

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

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

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av kollina;

f) befordran av levande djur.

5. Är fraktföraren enligt denna artikel inte ansvarig för viss eller vissa av de omständigheter som medverkat till förlusten, minskningen,

the extent that those factors for which he is liable under this article have contributed to the loss, damage or delay.

proportion où les facteurs dont il répond en vertu du présent article ont contribué au dommage.

skadan eller dröjsmålet, svarar denne endast i den utsträckning som de förhållanden för vilka fraktföraren enligt denna artikel är ansvarig har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Article 18

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

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

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

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

Artikel 18

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

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

3. Antagande enligt andra stycket gäller inte i fall som avses i artikel 17 fjärde stycket a), när det är fråga om

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.

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.

onormalt stor minskning eller om förlust av hela kollin.

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

5. Fraktföraren har inte rätt att till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i artikel 17 fjärde stycket f), om fraktföraren inte visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar denne, samt att de särskilda anvisningar som kan ha meddelats fraktföraren har följts.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

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

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,

Dröjsmål med utlämnandet föreligger, när godset inte har lämnats ut inom avtalad tid eller, om särskild tid inte har avtalats, när tiden för befordringen överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast ska därvid särskilt beaktas den tid som krävs, för att i sedvanlig ordning samla full last.

Artikel 20

1. Om godset inte har lämnats ut inom trettio dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid inte avtalats, inom sextio dagar från det fraktföraren mottog godset till befördran, äger den berättigade anse godset som förlorat utan att behöva förebbringa annan bevisning om detta.

2. Den berättigade kan, när denne tar emot kompensation för att godset har gått förlorat, skriftligen

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 acknowledgement 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

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

begära att omedelbart bli underrättad om godset skulle komma till rätta inom loppet av ett år från det att ersättningen betalades ut. Skriftlig bekräftelse på att sådan begäran framställts ska lämnas till den berättigade.

3. Inom trettio dagar från det att den berättigade har fått en sådan underrättelse som nu sagts kan denne begära att godset lämnas ut till honom eller henne mot betalning av de belopp som framgår av fraktsedeln och återbetalning av den kompensation som har erhållits, minskad med den kostnadsersättning som kan ha inräknats däri men utan inskränkning i den rätt till kompensation för dröjsmål med utlämnandet som kan föreligga enligt artikel 23 och, i förekommande fall, artikel 26.

4. Framställs inte en begäran enligt andra stycket eller lämnas inte någon anvisning inom den i tredje stycket nämnda trettiodagarsfristen eller kommer godset inte tillrätta förrän mer än ett år förflutit från det att ersättningen betal-

shall be entitled to deal with them in accordance with the law of the place where the goods are situated.

transporteur en dispose conformément à la loi du lieu où se trouve la marchandise.

ades ut, har fraktföraren rätt att förfoga över godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finns.

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 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.

Artikel 21

Har godset lämnats ut till mottagaren utan uttagande av efterkrav, som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att hålla avsändaren skadeslös intill efterkravets belopp, utan inskränkning av fraktförarens rätt att rikta krav mot mottagaren.

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

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

Artikel 22

1. Överlämnar avsändaren gods av farlig beskaffenhet till fraktföraren, ska avsändaren underrätta fraktföraren om farans särskilda art och, om nödvändigt, ange de försiktighetsmått som ska vidtas. Har sådan underrättelse inte tagits in i fraktsedeln, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren hade kännedom om den särskilda arten av den fara som

said goods shall rest upon the sender or the consignee.

nature exacte du danger que présentait le transport desdites marchandises.

var förbunden med befordringen av godset.

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.

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.

2. Gods av farlig beskaffenhet som, i den situation som avses i första stycket, fraktföraren inte kände till var farligt får fraktföraren när och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra utan att bli ersättnings-skyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or partial loss of good, 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

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

Artikel 23

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

2. Godsets värde bestäms efter börspriset, eller om sådant pris saknas, efter marknadspriset

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.

3. Compensation shall not, however, exceed 8.33 units of account per kilogram of gross weight short.

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

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 8,33 unités de compte par kilogramme du poids brut manquant.

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 mar-

eller, om inte heller sådant pris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

3. Ersättningen får dock inte överstiga 8,33 beräkningsenheter per kilogram av förlorad bruttovikt.

4. Här utöver ska frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av beföringen återbetalas, till fullo vid förlust och proportionsvis vid minskning, men annan skada ersätts inte.

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

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

declared in accordance with articles 24 and 26.

chandise ou de déclaration d'intérêt spécial à la livraison, conformément aux articles 24 et 26.

7. The unit of account mentioned in this Convention is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amount mentioned in paragraph 3 of this article shall be converted into the national currency of the State of the Court seized of the case on the basis of the value of that currency on the date of the judgement or the date agreed upon by the Parties. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of the national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a State which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner

7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. Le montant visé au paragraphe 3 du présent article est converti dans la monnaie nationale de l'Etat dont relève le tribunal saisi du litige sur la base de la valeur de cette monnaie à la date du jugement ou à la date adoptée d'un commun accord par les parties. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en Droit de tirage spécial, de la monnaie nationale d'un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat.

7. Den beräkningsenhet som anges i konventionen är den särskilda dragningsrätten såsom den definieras av Internationella valutafonden. Det belopp som anges i tredje stycket av denna artikel ska räknas om till domstolens landets myntslags värde den dag då domen meddelas eller den dag som parterna kommer överens om. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska, för en stat som är medlem av Internationella valutafonden, bestämmas enligt den beräkningsmetod som ifrågavarande dag tillämpas av valutafonden för dess verksamhet och transaktioner. Värdet av en stats nationella mynt uttryckt i särskilda dragningsrätter ska för en stat som inte är medlem av Internationella valutafonden beräknas på det sätt som den staten bestämmer.

determined by that State.

8. Nevertheless, a State which is not a member of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 7 of this article may, at the time of ratification of or accession to the Protocol to the CMR or at any time thereafter, declare that the limit of liability provided for in paragraph 3 of this article to be applied in its territory shall be 25 monetary units. The monetary units referred to in this paragraph corresponds to 10/31 gram of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amount specified in this paragraph into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

9. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 7 of this article and the conversion mentioned in paragraph 8 of this article, shall be made in such a manner as to

8. Toutefois, un Etat qui n'est pas membre du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 7 du présent article peut, au moment de la ratification du Protocole à la CMR ou de l'adhésion à celui-ci, ou à tout moment ultérieur déclarer que la limite de la responsabilité prévue au paragraphe 3 du présent article et applicable sur son territoire est fixée à 25 unités monétaires. L'unité monétaire dont il est question dans le présent paragraphe correspond à 10/31 de gramme d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. La conversion en monnaie nationale du montant indiqué dans le présent paragraphe s'effectue conformément à la législation de l'Etat concerné.

9. Le calcul mentionné à la dernière phrase du paragraphe 7, et la conversion mentionnée au paragraphe 8, du présent article doivent être faits de façon à exprimer en monnaie

8. En stat, som inte är medlem av Internationella valutafonden och vars lag inte medger att de bestämmelser som anges i sjunde stycket i denna artikel tillämpas, får dock, vid ratifikationen av eller anslutningen till protokollet till CMR eller när som helst därefter, förklara att den ansvarsgräns som gäller enligt tredje stycket av denna artikel inom dess område ska vara 25 monetära enheter. Denna monetära enhet motsvarar 10/31 gram av guld av 0,900 finhet. Omräkningen av det belopp som anges i detta stycke ska ske enligt den ifrågasvarande statens lag.

9. Den beräkning som nämns i sista meningen i sjunde stycket av denna artikel och den omräkning som nämns i åttonde stycket av denna artikel ska göras så att resultatet

express in the national currency of the State as far as possible the same real value for the amount in paragraph 3 of this article as is expressed there in units of account. States shall communicate to the Secretary-General of the United Nations the manner of calculation pursuant to paragraph 7 of this article or the result of the conversion in paragraph 8 of this article as the case may be, when depositing an instrument referred to in article 3 of the Protocol to the CMR and whenever there is a change in either.

nationale de l'Etat la même valeur réelle, dans la mesure du possible, que celle exprimée en unités du compte au paragraphe 3 du présent article. Lors du dépôt d'un instrument visé à l'article 3 du Protocole à la CMR et chaque fois qu'un changement se produit dans leur méthode de calcul ou dans la valeur de leur monnaie nationale par rapport à l'unité de compte ou à l'unité monétaire, les Etats communiquent au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies leur méthode de calcul conformément au paragraphe 7, ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 8, du présent article, selon le cas.

i statens nationella mynt så långt som möjligt ger uttryck för samma realvärde för beloppet uttryckt i beräkningsenheter enligt tredje stycket av denna artikel. När en stat deponerar ett instrument enligt artikel 3 i protokollet till CMR och varje gång som beräknings- eller omräkningsmetoden ändras, ska den staten underrätta Förenta Nationernas generalsekreterare om den metod för beräkning som staten tillämpar enligt sjunde stycket av denna artikel respektive om resultatet av omräkningen enligt åttonde stycket av denna artikel.

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 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.

Artikel 24

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

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 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.

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 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.

Artikel 25

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

2. Ersättningen får dock inte överstiga:

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

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

Artikel 26

1. Avsändaren kan genom anteckning i fraktsedeln och mot betalning av överens­kommen tilläggs­avgift fastställa ett belopp, som mot­svaret det särskilda intresset av riktigt ut­lämnande om godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för ut­lämnandet överskri­ds.

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.

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.

2. Har särskilt leveransintresse uppgivits kan, vid sidan av ersättning som avses i artiklarna 23, 24 och 25, ersättning krävas intill beloppet av det uppgivna intresset för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

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.

Article 27

1. L'ayant droit peut demander les intérêts de l'indemnité. Ces intérêts, calculés à raison de 5 pour 100 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.

Artikel 27

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

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.

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.

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

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 extracontractual 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.

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

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 extracontractuelle, 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 extracontractuelle 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.

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

Artikel 28

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

2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anledning av förlust, minskning, skada eller dröjsmål mot person, för vilken fraktföraren svarar enligt artikel 3, har även en sådan person rätt att åberopa de bestämmelser i denna konvention som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättnings storlek.

Artikel 29

1. Fraktföraren får inte åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet

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.

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.

eller innebär överflyttning av bevis skyldigheten, om fraktföraren har orsakat skadan uppsåtligen eller om sådan vårdslöshet ligger denne till last som likställs med uppsåt enligt lagen i den stat där talan väckts.

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.

2. Il en est de même si le dal 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.

2. Vad nu sagts gäller även vid uppsåt eller vårdslöshet av någon som är anställd hos fraktföraren eller av annan som fraktföraren anlitat för befordringen när den anställde handlar i tjänsten eller medhjälparen för uppdragets fullgörande. I sådant fall får den anställde eller medhjälparen inte heller med avseende på sin personliga ansvarighet åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka nämnts i första stycket.

CHAPTER V

CHAPITRE V

KAPITEL V

Claims and actions

Réclamations et actions

Anmärkningar och väckande av talan

Article 30

Article 30

Artikel 30

1. If the consignee takes delivery of the goods without duly checking their

1. Si le destinataire a pris livraison de la marchandise sans qu'il en ait constaté

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att ha gemen-

condition with the carrier or without resending 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 and provided that the consignee has duly sent reservations in writing to the carrier within seven days, Sundays and public holidays excepted,

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 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.

samt med fraktföraren undersökt dess tillstånd eller utan att, när fråga är om synlig minskning eller skada, senast vid utlämnandet, eller, när fråga är om minskning eller skada, som inte var synlig, inom sju dagar, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade, ha till fraktföraren framställt anmärkning innefattande en allmän beskrivning av minskningens eller skadans art, ska mottagaren, om annat inte visas, antas ha tagit emot godset i det tillstånd som angivits i fraktsedeln. I fråga om minskning eller skada, som inte var synlig, ska anmärkningen göras skriftligen.

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

from the date of checking.

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

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.

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.

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

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.

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.

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

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

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

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

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

Article 31

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

Artikel 31

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

or tribunals of a country within whose territory:

(a) the defendant in 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 judgement 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 judgement 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 judgement entered by a court or tribunal of a

parties, les juridictions du pays sur Je 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 a 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

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

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

och får inte väckas vid annan domstol.

2. Är talan som avses i första stycket av denna artikel anhängig vid en enligt det stycket behörig domstol eller har sådan talan avgjorts av sådan domstol, får ny talan inte väckas mellan samma parter angående samma sak, om inte avgörandet av den domstol vid vilken den första talan väcktes inte kan verkställas i den stat där den nya talan väcks.

3. Sedan dom i tvist som avses i första stycket av

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 judgements after trial, judgements by default and settlements confirmed by an order of the court, but shall not apply to interim judgements 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

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

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

5. Il ne peut être exigé de caution de ressortissants de pays contractants, ayant leur domicile ou un établissement dans un de ces pays, pour

denna artikel meddelats av domstol i fördragsslutande stat och blivit verkställbar i den staten ska domen vara verkställbar även i var och en av de övriga fördragsslutande staterna, så snart de formföreskrifter har blivit uppfyllda som gäller i den fördragsslutande stat där verkställighet söks. Sådana formföreskrifter får inte innefatta möjlighet till omprövning av själva saken.

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

5. Säkerhet för kostnad i rättegång med anledning av befördran som är underkastad denna konvention får inte

nationals of contracting countries residing or having their place of business in one of those countries.

assurer le paiement des dépens à l'occasion des actions en justice auxquelles donnent lieu les transports soumis à la présente Convention.

krävas av sådan medborgare i fördragslutande stat som har hemvist eller driver rörelse med fast driftställe i sådan stat.

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

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 sixième 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

Artikel 32

1. Talan rörande befordran som är underkastad denna konvention ska väckas inom ett år. Grundas talan på uppsåt eller sådan vårdslöshet som enligt lagen i den stat där talan prövas likställs med uppsåt, gäller dock en frist om tre år. Preskriptionstiden löper

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

b) vid förlust från trettonde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, om särskild tid inte har avtalats, från sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran;

c) i annat fall från utgången av en tid av

months after the making of the contract of carriage.

The day on which the period of limitation begins to run shall not be included in the period.

2. A written claim shall suspend the period of limitation until such date as the carrier rejects the claim by notification in writing and returns the documents attached thereto. If a part of the claim is admitted the period of limitation shall start to run again only in respect of that part of the claim still in dispute. The burden of proof of the receipt of the claim, or of the reply and of the return of the documents, shall rest with the party relying upon these facts. The running of the period of limitation shall not be suspended by further claims having the same object.

3. Subject to the provisions of paragraph 2 above, the extension of the period of limitation shall be governed by the law of the court or tribunal seised of the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

délai de trois mois à dater de la conclusion du contrat de transport.

Le jour indiqué ci-dessus comme point de départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

2. Une réclamation écrite suspend la prescription jusqu'au jour où le transporteur repousse la réclamation par écrit et restitue les pièces qui y étaient jointes. En cas d'acceptation partielle de la réclamation, la prescription ne reprend son cours que pour la partie de la réclamation qui reste litigieuse. La preuve de la réception de la réclamation ou de la réponse et de la restitution des pièces est à la charge de la partie qui invoque ce fait. Les réclamations ultérieures ayant le même objet ne suspendent pas la prescription.

3. Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 ci-dessus, la suspension de la prescription est régie par la loi de la juridiction saisie. Il en est de même en ce qui concerne l'interruption de la prescription.

tre månader från det att fraktavtalet slöts.

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

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

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

4. 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.

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.

4. Preskriberad fordran kan inte göras gällande genom genkåromål eller yrkande om kvittning.

Artikel 33

Fraktavtalet får innehålla bestämmelse om att tvist ska avgöras av skiljemän, om bestämmelsen föreskriver att skiljemännen ska tillämpa denna konvention.

KAPITEL VI

Bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra

Artikel 34

Utförs befordran på grund av ett och samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för utförandet av befordringen i dess helhet. Den andre fraktföraren och var och en av de följande inträder genom att ta emot godset och fraktsedeln såsom part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

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

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

1. Fraktförare, som ta emot godset från föregående fraktförare, ska lämna denne ett dagtecknat och underskrivet kvitto. Han eller hon ska teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedel. Finns anledning till det ska han eller hon på nämnda exemplar och på kvittot anteckna förbehåll av den art som avses i artikel 8 andra stycket.

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

Artikel 36

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

occurred; an action may be brought at the same time against several of these carriers.

le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

minskningen, skadan eller dröjsmålet. Talan får föras mot flera av dessa fraktförare samtidigt.

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 in proportion to the share of the payment for the carriage which is due to him;

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 luimême ou qu'elle ait été payée par un autre transporteur;

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

Artikel 37

Fraktförare, som betalat ersättning enligt bestämmelserna i denna konvention, kan återkräva ersättningen jämte ränta och ersättning för kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen, med iakttagande av följande regler:

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

b) har skadan orsakats av omständighet som är att hänföra till två eller flera fraktförare, ska var och en av dem bära så mycket av ersättningen som motsvarar hans eller hennes ansvarighet; är det inte möjligt att bestämna fraktförarnas inbördes ansvarighet, ska varje fraktförare ta del i ersättningen i förhållande till den

du transport qui lui revient;

andel av frakten som tillkommer honom eller henne;

(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.

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.

c) kan det inte utredas vilken fraktförare som är ansvarig, fördelas ersättningsskyldigheten mellan samtliga fraktförare enligt de under b) angivna grunderna.

Article 38

Article 38

Artikel 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.

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.

Är någon av fraktförarna på obestånd, ska den andel som faller på denne och som inte betalats av denne delas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Article 39

Article 39

Artikel 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.

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.

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

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 judgements 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.

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.

2. Vill fraktförare föra talan om regress, ska talan väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare mot vilka talan riktas har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller agentur genom vars medverkan fraktavtalet slutits. Talan får väckas i samma rättegång mot samtliga dessa fraktförare.

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

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

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.

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.

Artikel 40

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

KAPITEL VII

Ogiltighet av avtalsvillkor som strider mot konventionen

Artikel 41

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

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

Artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet avseende den elektroniska fraktsedel

Article 1

Definitions

For the purposes of this Protocol,

“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);

“Electronic communication” means information generated, sent, received or stored by electronic, optical, digital or similar means with the result that the information communicated is accessible so as to be usable for subsequent reference;

“Electronic consignment note” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by at-

Article premier

Définitions

Aux fins du présent Protocole,

“Convention” signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR);

“Communication électronique” signifie l’information enregistrée, envoyée, reçue ou conservée par des moyens électroniques, optiques, numériques ou des moyens équivalents faisant que l’information communiquée soit accessible pour être consultée ultérieurement;

“Lettre de voiture électronique” signifie une lettre de voiture émise au moyen d’une communication électronique par le transporteur, l’expéditeur ou toute autre partie intéressée à l’exécution d’un contrat de transport auquel la Convention s’applique, y compris les indications logiquement associées à la communication sous

Artikel 1

Definitioner

I detta protokoll betyder

konvention: konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR),

elektronisk kommunikation: information som framställs, sänds, mottas eller förvaras genom elektroniska, optiska, digitala eller liknande medel så att den är tillgänglig för att senare kunna användas och återopas,

elektronisk fraktsedel: en fraktsedel utfärdad genom elektronisk kommunikation av fraktföraren, avsändaren eller annan part som har intresse i fullgörandet av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på, inbegripet upplysningar som ges ett naturligt samband med den elektroniska kommunikationen genom att bifogas eller på annat sätt knyts till

tachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

“Electronic signature” means data in electronic form which are attached to or logically associated with other electronic data and which serve as a method of authentication.

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.

2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be

forme de données jointes ou autrement liées à cette communication électronique au moment de son établissement ou ultérieurement de manière à en faire partie intégrante;

“Signature électronique” signifie des données sous forme électronique qui sont jointes ou liées logiquement à d’autres données électroniques et qui servent de méthode d’authentification.

Article 2

Champ d’application et portée de la lettre de voiture électronique

1. Sous réserve des dispositions du présent Protocole, la lettre de voiture visée à la Convention, ainsi que toute demande, déclaration, instruction, ordre, réserve ou autre communication concernant l’exécution d’un contrat de transport auquel la Convention s’applique, peuvent être établies par communication électronique.

2. Une lettre de voiture conforme au présent Protocole sera considérée comme équivalente à la lettre de voiture visée à la

denna, samtidigt med eller efter dess tillkomst, så att de blir en del av den elektroniska fraktsedeln.

elektronisk signatur: data i elektronisk form som fogas till eller ges ett naturligt samband med andra elektroniska data och används som en metod för att bestyrka äkthet.

Artikel 2

Omfattning och verkan av den elektroniska fraktsedeln

1. Med tillämpning av bestämmelserna i detta protokoll, kan en fraktsedel som avses i konventionen samt varje begäran, förklaring, instruktion, anmodan, förbehåll eller annat meddelande avseende uppfyllelsen av ett fraktavtal som konventionen är tillämplig på utfärdas genom elektronisk kommunikation.

2. En elektronisk fraktsedel som har utfärdats i enlighet med bestämmelserna i detta protokoll ska anses likvärdig med

equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:

(a) is uniquely linked to the signatory;

(b) is capable of identifying the signatory;

(c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and

(d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.

Convention et, de ce fait, aura la même force probante et produira les mêmes effets que cette dernière.

Article 3

Authentication de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique est authentifiée par les parties au contrat de transport moyennant une signature électronique fiable garantissant son lien avec la lettre de voiture électronique. La fiabilité du procédé de signature électronique est présumée, jusqu'à preuve contraire, lorsque la signature électronique:

(a) est liée uniquement au signataire;

(b) permet d'identifier le signataire;

(c) a été créée par des moyens que le signataire puisse garder sous son contrôle exclusif; et

(d) est liée aux données auxquelles elle se rapporte de telle sorte que toute modification ultérieure des données soit détectable.

en fraktsedel som avses i konventionen och medföra samma rättsverkningar som den fraktsedeln.

Artikel 3

Autentisering av den elektroniska fraktsedeln

1. Äktheten av den elektroniska fraktsedeln ska bestyrkas av parterna i fraktavtalet genom en tillförlitlig elektronisk signatur som säkerställer sambandet med den elektroniska fraktsedeln. En metod för elektronisk signatur förutsätts vara tillförlitlig, såvida inte annat bevisas, om den elektroniska signaturen

a) är förenad enbart med undertecknaren,

b) kan identifiera undertecknaren,

c) har skapats på ett sätt som undertecknaren kan hålla under sin uteslutande kontroll, och

d) är knuten till de data som den hänförs sig till på sådant sätt att varje senare förändring av dessa data går att upptäcka.

2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.

2. La lettre de voiture électronique peut aussi être authentifiée par tout autre procédé d'authentification électronique permis par la législation du pays où la lettre de voiture électronique a été établie.

2. Äktheten hos den elektroniska fraktsedeln kan också bestyrkas genom varje annan elektronisk metod för autentisering som tillåts enligt lagen i det land där den elektroniska fraktsedeln utfärdats.

3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

3. Les indications qui y sont inscrites doivent être accessibles à toute personne habilitée à cet effet.

3. Uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln ska vara tillgängligt för varje part som är berättigad.

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.

2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes indications que la lettre de voiture visée à la Convention.

2. Le procédé employé pour l'établissement de la lettre de voiture électronique doit garantir l'intégrité des indications qu'elle contient à compter du moment où elle a été établie pour la première fois sous sa forme définitive. Il y a intégrité des indications lorsque celles-ci sont restées complètes et n'ont pas été altérées, exception

Artikel 4

Förfarandet vid utfärdande av den elektroniska fraktsedeln

1. Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel som avses i konventionen.

2. Det förfarande som används för att utfärda den elektroniska fraktsedeln ska säkerställa att uppgifterna i den är intakta från den tidpunkt när fraktsedeln framställdes i sin slutgiltiga form. Uppgifterna anses intakta när dessa har förblivit fullständiga och oförändrade, frånsett sådana tillägg eller förändringar som normalt uppkommer

communication,
storage and display.

faite de tout ajout et de
toute modification
intervenant dans le
cours normal de la
communication, de la
conservation et de
l'exposition.

vid kommunikation,
lagring och visning.

3. The particulars
contained in the
electronic consign-
ment note may be
supplemented or
amended in the cases
authorized by the
Convention.

The procedure used
for supplementing or
amending the
electronic consign-
ment note shall make
it possible to detect as
such any supplement
or amendment to the
electronic consign-
ment note and shall
preserve the partic-
ulars originally
contained therein.

3. Les indications
contenues dans la
lettre de voiture
électronique peuvent
être complétées ou
modifiées dans les cas
admis par la
Convention.

La procédure
employée pour
compléter ou modifier
la lettre de voiture
électronique doit
permettre la détection
en tant que telle de
tout complément ou
toute modification et
assurer la préservation
des indications
originales de la lettre
de voiture élec-
tronique.

3. Innehållet i den
elektroniska frakt-
sedeln får kom-
pletteras eller ändras i
sådana fall som kon-
ventionen tillåter.

Förfarandet som
används för att
komplettera eller
ändra den elektroniska
fraktsedeln ska göra
det möjligt att
upptäcka varje kom-
plettering eller änd-
ring i den elektroniska
fraktsedeln och ska
bevara dess ursprung-
liga uppgifter.

Article 5

*Implementation of the
electronic
consignment note*

1. The parties
interested in the
performance of the
contract of carriage
shall agree on the
procedures and their
implementation in
order to comply with
the requirements of
this Protocol and the
Convention, in
particular as regards:

Article 5

*Mise en œuvre de la
lettre de voiture
électronique*

1. Les parties in-
téressées à l'exécution
du contrat de transport
conviennent des
procédures et de leur
mise en œuvre pour se
conformer aux
dispositions du
présent Protocole et de
la Convention,
notamment en ce qui
concerne:

Artikel 5

*Införande av den
elektroniska
fraktsedeln*

1. De parter som har
intresse i fraktavtalets
fullgörande ska
komma överens om
förfarandet och dess
genomförande så att
det uppfyller kraven i
detta protokoll och
konventionen, särskilt
beträffande

(a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;

(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;

(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;

(d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;

(e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and

(f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

2. The procedures in paragraph 1 must be referred to in the electronic consignment note and shall be readily ascertainable.

(a) La méthode pour établir et remettre la lettre de voiture électronique à la partie habilitée;

(b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;

(c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;

(d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;

(e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et

(f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables.

a) metoden för utfärdande och överlämnande av den elektroniska fraktsedeln till den berättigade parten,

b) försäkran om att uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln förblir intakta,

c) sättet på vilket den part som är berättigad enligt den elektroniska fraktsedeln ska kunna visa sin rätt,

d) sättet på vilket avlämnande till mottagaren ska bekräftas,

e) förfarandet vid komplettering eller ändring av den elektroniska fraktsedeln, och

f) förfarandet ifall den elektroniska fraktsedeln ska ersättas med en fraktsedel som utfärdas på annat sätt.

2. Förfarandet enligt första stycket ska anges i den elektroniska fraktsedeln och vara möjligt att ta del av.

Article 6

*Documents
supplementing the
electronic
consignment note*

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.

2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

Article 6

*Documents
complétant la lettre
de voiture
électronique*

1. Le transporteur remet à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé des marchandises et toute indication nécessaire pour l'identification de l'envoi et l'accès à lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole.

2. Les documents visés à l'article 6, paragraphe 2, lettre g, et à l'article 11 de la Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette forme et si les parties ont convenu des procédures permettant d'établir un lien entre ces documents et la lettre de voiture électronique visée par le présent Protocole dans des conditions de nature à en garantir l'intégrité.

Artikel 6

*Handlingar som
kompletterar den
elektroniska
fraktsedeln*

1. Fraktföraren ska på avsändarens begäran överlämna ett kvitto på godset till denne och ge all information som är nödvändig för att identifiera transporten och få tillgång till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll.

2. De handlingar som avses i artikel 6 andra stycket g och artikel 11 i konventionen får avsändaren lämna till fraktföraren genom elektronisk kommunikation, om de föreligger i denna form och parterna har kommit överens om förfaranden som knyter dessa handlingar till den elektroniska fraktsedel som avses i detta protokoll på ett sätt som säkerställer att handlingarna hålls intakta.

Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport

Prop. 2018/19:141
Bilaga 7

Härigenom föreskrivs att det i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport ska införas en ny paragraf, 8 a §, av följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

8 a §

En fraktsedel får upprättas i elektronisk form, om avsändaren och fraktföraren är överens om detta.

En elektronisk fraktsedel ska undertecknas av fraktföraren med en sådan avancerad elektronisk underskrift som avses i artikel 3 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 910/2014 av den 23 juli 2014 om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden och om upphävande av direktiv 1999/93/EG, i den ursprungliga lydelsen. I stället för en avancerad elektronisk underskrift får en avancerad elektronisk stämpel enligt samma artikel användas.

Avsändaren och fraktföraren ska komma överens om förfarandet i övrigt när det gäller användningen av den elektroniska fraktsedeln, inbegripet hur fraktsedeln ska upprättas och överlämnas.

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Förslag till lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Härigenom föreskrivs att 6 och 20 §§ lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter ska ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

6 §

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med 12–19 §§ är till nackdel för resenären är utan verkan mot denne.

Ett avtalsvillkor som i jämförelse med 12–17, 19 eller 20 § är till nackdel för resenären är utan verkan mot denne.

20 §¹

En fordran enligt 14, 15 eller 18 § upphör, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

En fordran enligt 14, 15 eller 19 § upphör, om resenären inte väcker talan inom tre år från det att fordran uppkom.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 2020.

Utdrag ur protokoll vid sammanträde 2019-05-21

Närvarande: F.d. justitieråden Eskil Nord och Lena Moore samt justitierådet Dag Mattsson

Elektroniska fraktsedlar vid vägtransport

Enligt en lagrådsremiss den 9 maj 2019 har regeringen (Justitiedepartementet) beslutat inhämta Lagrådets yttrande över förslag till

1. lag om ändring i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg,
2. lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport,
3. lag om ändring i lagen (2015:953) om kollektivtrafikresenärers rättigheter.

Förslagen har inför Lagrådet föredragits av rättssakkunnige Alexander Nilsson.

Förslagen föranleder följande yttrande av Lagrådet:

Förslaget till lag om ändring i lagen med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg

1 och 1 a §§

Lagrådet förordar att remissens 1 a § placeras som ett andra och tredje stycke i remissens 1 § och att texten förkortas och 1 § formuleras enligt följande.

Denna lag tillämpas på sådan vägtransport som regleras i konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR).

Som svensk lag ska gälla originaltexterna av artiklarna 1–41 i konventionen, med de ändringar som har gjorts genom det den 5 juli 1978 antagna ändringsprotokollet, och artiklarna 1–6 i det den 20 februari 2008 antagna tilläggsprotokollet. Originaltexterna ska ha samma giltighet.

Originaltexterna tillsammans med en svensk översättning finns som bilaga 1 och 2 till denna lag.

3 §

Formkravet i andra stycket gäller endast för elektroniska fraktsedlar som upprättas i Sverige. Stycket är utformat efter mönster av första stycket som reglerar fraktsedlar i pappersform och som bara gäller för fraktsedlar som upprättas här i landet. Eftersom kravet för elektronisk fraktsedel är

tvingande, kan det bli av avgörande betydelse om en elektronisk fraktsedel ska anses vara upprättad i Sverige eller inte.

Normalt är det enkelt att bestämma var en fraktsedel i pappersform är upprättad. Däremot ter det sig inte självklart på vilken plats en fraktsedel i elektronisk form ska anses vara upprättad. I det fortsatta lagstiftningsarbetet bör den saken klargöras.

I sammanhanget kan noteras att paragrafen talar om ”upprätta” en fraktsedel medan den svenska översättningen av konventionen också använder ”utfärda” en fraktsedel, uppenbarligen som ett synonymt begrepp. Införandet av en regel för elektroniska fraktsedlar aktualiserar frågan vilket av dessa båda begrepp som bäst överensstämmer med konventionens originaltexter.

Förslaget till lag om ändring i lagen om inrikes vägtransport

8 a §

Lagen knyter vissa verkningar till upprättandet och överlämnandet av en fraktsedel och innehåller andra regler om förfarandet med fraktsedlar. Lagrådet kan dela den bedömning som görs i remissen att lagens bestämmelser, som i och för sig utgår från en fraktsedel i pappersform, kan tillämpas också på en elektronisk fraktsedel.

Enligt tredje stycket ”ska” användaren och fraktföraren komma överens om bl.a. hur den elektroniska fraktsedeln ska upprättas och överlämnas. Lagstiftaren kan emellertid inte gärna på detta sätt ålägga parterna att komma överens om vissa avtalsvillkor; någon sanktion är inte kopplad till bestämmelsen. Trots lagtexten är tanken med tredje stycket tydligen inte heller mer än att framhålla att det är en fråga för parterna att gemensamt ta ställning till vad som i övrigt ska gälla för den elektroniska fraktsedeln.

Enligt Lagrådets mening bör tredje stycket, som framstår som främmande, utgå. Det förhållandet att konventionen för internationell vägtransport innehåller en liknande reglering föranleder inte någon annan bedömning; konventionen är riktad till konventionsstaterna och inte direkt till användaren och fraktföraren. Inte heller bör tredje stycket – vilket har diskuterats under föredragningen – mjukas upp så att det anger att det ”ankommer på” parterna att träffa sådana avtalsvillkor. Också en sådan utformning skulle ge intryck av en sorts icke-rättslig order från lagstiftaren som inte passar i en lag av detta slag.

Den praktiska betydelsen av att parterna avtalar i dessa avseenden kan hellre på vanligt sätt förklaras i de allmänna övervägandena eller i författningskommentaren, liksom vad som blir följderna om de inte skulle komma överens om sådana avtalsvillkor.

Förslaget till lag om ändring i lagen om kollektivtrafikresenärers rättigheter

Lagrådet lämnar förslaget utan erinran.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 19 juni 2019

Närvarande: statsminister Löfven, ordförande, och statsråden Lövin, M Johansson, Baylan, Hallengren, Hultqvist, Andersson, Bolund, Damberg, Strandhäll, Ygeman, Ekström, Dahlgren, Nilsson, Ernkrans, Lindhagen

Föredragande: statsrådet M Johansson

Regeringen beslutar proposition 2018/19:141 Elektroniska fraktsedlar vid vägtransport