

Elektroniska vägfraktsedlar



SOU och Ds kan köpas från Wolters Kluwers kundservice.
Beställningsadress: Wolters Kluwers kundservice, 106 47 Stockholm
Ordertelefon: 08-598 191 90
E-post: kundservice@wolterskluwer.se
Webbplats: wolterskluwer.se/offentligapublikationer

För remissutsändningar av SOU och Ds svarar Wolters Kluwer Sverige AB
på uppdrag av Regeringskansliets förvaltningsavdelning.

Svara på remiss – hur och varför

Statsrådsberedningen, SB PM 2003:2 (reviderad 2009-05-02).

En kort handledning för dem som ska svara på remiss.

Häftet är gratis och kan laddas ner som pdf från eller beställas på regeringen.se/remisser

Omslag: Regeringskansliets standard

Tryck: Elanders Sverige AB, Stockholm 2016

ISBN 978-91-38-24535-4

ISSN 0284-6012

Till Justitiedepartementet

Den 30 mars 2016 fick jag i uppdrag att utreda frågan om ett svenskt tillträde till 2008 års tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln. Jag får härmed överlämna promemorian Elektroniska vägfraktsedlar.

Stockholm i september 2016.
Bertil Bengtsson

Sammanfattning

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 fraktsedeln. 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.

Innehåll

Sammanfattning	3
1 Författningsförslag	9
1.1 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	9
1.2 Förslag till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport	11
2 Bakgrund	13
2.1 Utredningsuppdraget.....	13
2.2 Huvuddragen i lagen om internationella vägtransporter och CMR-konventionen	14
2.3 Tilläggsprotokollet.....	15
2.4 Huvuddragen i lagen om inrikes vägtransport.....	16
2.5 Cabotage och kombinerade transporter.....	18
2.6 Autentisering av elektroniska underskrifter	19
3 Hantering av elektroniska fraktsedlar enligt CMR- konventionen	21
3.1 Allmänt	21
3.2 Definitioner i tilläggsprotokollet.....	23
3.3 Fraktsedelns upprättande	23

3.4	Fraktsedelns innehåll.....	26
3.5	Andra transporthandlingar	27
3.6	Förfogande över godset	28
3.7	Mottagarens rätt att få godset utlämnat.....	29
3.8	Andra regler om fraktsedeln	29
3.9	Cabotage och kombinerade transporter	31
4	Bör tilläggsprotokollet ratificeras?.....	33
5	Ändringar i CMR-lagstiftningen	37
6	Inrikes vägtransport	41
6.1	Allmänt.....	41
6.2	Hantering av elektroniska fraktsedlar i olika fall.....	41
7	Bör elektroniska fraktsedlar införas vid inrikes vägtransport?.....	47
8	Konsekvenser av att elektroniska fraktsedlar får användas	51
9	Författningskommentar	55
9.1	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	55
9.2	Förslaget till lag om ändring i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport.....	57
Bilaga 1	Uppdrag om Sveriges ratifikation av tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln.....	59

Bilaga 2	Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)	63
Bilaga 3	Tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektronisk fraktsedel	141

1 Författningsförslag

1.1 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

Föreslagen 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.

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 fraktsedel.

De engelska och franska originaltexterna ska ha samma giltighet.

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

Originaltexterna i de delar som anges i första stycket och en översättning av dessa till svenska finns intagna som bilagor till denna lag.²

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

² Här återfinns bilagorna, tillsammans med övriga delar av konventionen och tillägsprotokollet, som bilagor 2 och 3 till promemorian.

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

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

Ska 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.

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.

2 Bakgrund

2.1 Utredningsuppdraget

Uppdraget innebär sammanfattningsvis följande. Utredaren ska ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige ska ratificera 2008 års tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-konventionen). Tilläggsprotokollet innebär att fraktsedlar i elektronisk form ska kunna användas vid internationella vägtransporter, om parterna avtalar om detta. Utredaren ska ge ett förslag till ställningstagande i frågan om ratifikation och föreslå de författningsändringar som behövs eller som bedöms lämpliga med anledning av en ratifikation. Vidare ska övervägas om det finns behov av att göra motsvarande ändringar i regleringen av inrikes vägtransporter. En utförligare beskrivning av uppdraget finns i *bilaga 1* till promemorian. CMR-konventionen och tilläggsprotokollet jämte en svensk översättning finns i *bilagorna 2* och *3*.

Under arbetets gång har kontakter tagits med Transportstyrelsen samt med olika representanter för transportbranschen.

I det följande ska först som bakgrund anges vissa huvuddrag i CMR-konventionen, tilläggsprotokollet och den svenska lagstiftningen på området. Sedan behandlas närmare vad en användning av elektroniska fraktsedlar innebär vid internationella transporter och frågan ställs om Sverige bör ratificera tilläggsprotokollet. Slutligen diskuterar promemorian om en motsvarande ändring bör ske i den svenska lagen om inrikes vägtransport.

2.2 Huvuddragen i lagen om internationella vägtransporter och CMR-konventionen

Enligt lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg ska artiklarna 1–41 i CMR-konventionen gälla som svensk lag, med vissa möjligheter för undantag.

Bl.a. innebär detta följande. Konventionen gäller internationella vägtransporter mot vederlag. Den är tillämplig på avtal om gods-befordran med fordon mellan två stater när åtminstone den ena är en konventionsstat, oavsett parternas hemvist och nationalitet (artikel 1.1). Fraktavtalet ska bekräftas genom att fraktsedel upprättas i tre originalexemplar, vilka ska undertecknas av avsändaren och fraktföraren (artiklarna 4 och 5). På fraktsedel upprättad i Sverige får fraktförarens och avsändarens underskrifter vara tryckta och stämpel får användas i stället för underskrift (3 § i 1969 års lag).

Konventionen innehåller detaljerade regler om vad fraktsedeln ska innehålla (se närmare artikel 6). Den utgör ett bevismedel beträffande fraktavtalet och dess villkor samt fraktförarens mottagande av godset (artikel 9). Fraktsedeln utgör också en legitimationshandling för den som vill utöva rätt att förfoga över godset (se närmare artikel 12). Handlingar som föreskrivs i offentlighetsrättsliga regler ska ställas till fraktförarens förfogande (artikel 11).

Fraktförarens ansvar för skada på godset under transporten, inbegripet att det förkommer eller minskas, och för dröjsmål med godsets utlämnande är strikt (alltså oberoende av uppsåt eller oaktsamhet på transportörens sida), fast med ansvarsbefrielse i vissa särskilt angivna fall samt för vissa slag av skador; viss beloppsbegränsning gäller. (Se närmare artiklarna 17 och 18.) När flera fraktförare på grund av samma fraktavtal efter varandra utför transporten, ska var och en av dem vara ansvarig för utförande av transporten i dess helhet (artikel 34). De senare fraktförarna inträder som part i fraktavtalet genom att ta emot godset och fraktsedeln.

Reglerna i CMR-konventionen är i princip tvingande i förhållande till både avsändaren och fraktföraren; varje avvikelse från dess bestämmelse är ogiltig (artikel 41).

Fraktsedeln utgör alltså bl.a. kvitto på det gods som mottagits för befordran och ett viktigt bevismedel rörande fraktavtalet och godset. Däremot berättigar den inte i och för sig innehavaren att utfå godset; den berättigade är i stället den som angetts vara mottagare i fraktsedeln, såvida godset anlant till beställningsorten och mottagaren gör sitt anspråk gällande mot fraktföraren. Avsändaren har under själva transporten rätt att förfoga över godset tills mottagaren gör sitt krav gällande på bestämmelseorten. Avsändaren kan då begära t.ex. att godset stoppas eller att bestämmelseorten ändras. Förfoganderätten är knuten till ett särskilt exemplar av fraktsedeln, fraktsedeldubblen; som nämnt ska fraktsedeln utfärdas i tre exemplar. Fraktföraren svarar för skada om denne följer avsändarens (eller någon annans) föreskrifter utan att fordra att dubblen företes. Innehavet av dubblen utgör på detta vis en garanti för att ingen annan kan ingripa i transporten. Den kan sägas representera godset, men bara i detta avseende.

2.3 Tilläggsprotokollet

Ett tilläggsprotokoll till CMR-konventionen antogs den 20 februari 2008. Enligt protokollet ska en elektronisk fraktsedel likställas med en fraktsedel i pappersform; den ska ha samma bevisvärde och medföra samma rättsverkan (artikel 2.2). I protokollet finns också bestämmelser om hur den elektroniska fraktsedeln ska utformas och autentiseras – alltså hur dess äkthet ska bestyrkas.

Autentiseringen ska ske genom en tillförlitlig elektronisk signatur som garanterar sambandet med den elektroniska fraktsedeln. Enligt protokollet presumeras pålitligheten, om signaturen uppfyller vissa förutsättningar. Detta gäller om den är knuten enbart till undertecknaren och kan identifiera denne, har skapats på ett sådant sätt som undertecknaren kan hålla under sin uteslutande kontroll och är knuten till de data som den hänför sig till på sådant sätt att varje senare förändring av dessa data går att upptäcka. Autentiseringen kan också ske genom annan elektronisk metod som tillåts enligt lagen i det land där fraktsedeln är upprättad. Uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln ska vara tillgängliga för berörda parter (artikel 3).

Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma uppgifter som en fraktsedel i fysisk form. Förfarandet vid utfärdandet av fraktsedeln ska garantera att de uppgifter den innehåller är oförändrade fränsett sådana tillägg eller förändringar som normalt uppkommer under kommunikation, lagring och visning (display). Uppgifterna kan dock kompletteras eller ändras i sådana fall som CMR-konventionen tillåter, men förfarandet ska göra det möjligt att upptäcka kompletteringen eller ändringen och de ursprungliga uppgifterna i fraktsedeln ska bevaras. (Se artikel 4.) Parterna i transportavtalet ska samtycka till procedurerna och deras tillämpning, särskilt beträffande metoden för utfärdandet och avlämnandet av den elektroniska fraktsedeln, garantin för att fraktsedeln behålls oförändrad, sättet varpå en part som är berättigad enligt fraktsedeln ska kunna visa sin rätt, sättet att bekräfta att avlämnande skett till mottagaren, förfarandet för komplettering och rättelse samt förfarandet om den elektroniska fraktsedeln ska ersättas av en fraktsedel utfärdad på annat sätt (artikel 5). Fraktföraren ska 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 fraktsedel som protokollet avser. Den förteckning på handlingar som avses i artikel 6.2 g i CMR-konventionen och de handlingar som ska avlämnas till uppfyllande av offentliga föreskrifter enligt artikel 11 i konventionen kan avsändaren lämna till fraktföraren i elektronisk form om handlingen finns i denna form och parterna har överenskommit om ett förfarande som knyter dessa handlingar till den elektroniska fraktsedeln på ett sätt som garanterar deras oförändrade innehåll. (Se artikel 6.)

Tilläggsprotokollet har ratificerats av Bulgarien, Danmark, Lettland, Litauen, Nederländerna, Schweiz, Slovakien, Spanien och Tjeckiska republiken. I Danmark har protokollets regler införts i lov om fragtaftaler ved international vejtransport genom lagstiftning år 2012.

2.4 Huvuddragen i lagen om inrikes vägtransport

Beträffande inrikes vägtransport gäller lagen (1974:610) om inrikes vägtransport. I stora delar stämmer den med motsvarande reglering

av internationella transporter, varvid dock parterna har större frihet att bestämma över förfarandet. Till skillnad från CMR-konventionen är inte utfärdandet av fraktsedel obligatoriskt. Fraktsedel ska upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel inte innebär beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid den aktuella typen av befördran (7 §). Upprättas en fraktsedel ska det ske i flera exemplar om avsändaren eller fraktföraren begär det. Den ska underskrivas av fraktföraren, varvid dock underskriften kan vara tryckt eller ersättas av stämpel, och ska överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottas till befördran. (Se 8 §.) Fraktsedeln ska innehålla vissa uppgifter, och på begäran av avsändaren eller fraktföraren ska en rad andra uppgifter tas in (9 och 10 §§). Avsändaren svarar för kostnad och skada som orsakas fraktföraren genom oriktiga eller ofullständiga uppgifter som avsändaren lämnar i fraktsedeln eller för att intas i denna (11 §). Om uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer har tagits in i fraktsedeln, är fraktföraren skyldig att undersöka riktigheten av dessa uppgifter. Fraktföraren är vidare skyldig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd när denne mottar godset; vill fraktföraren göra förbehåll härom ska detta ske i fraktsedeln (12 §). Rörande fraktsedelns bevisverkan sägs att där angivna avtalsvillkor ska antas återge fraktavtalets innehåll om inte annat visas, och fraktsedeln ska gälla som bevis om fraktförarens mottagande av godset, såvida det inte visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga. Finns det inte något förbehåll i fraktsedeln ska om inte annat visas godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd när fraktföraren mottog det för befördran, och antalet kolli m.m. ska antas ha överensstämmt med uppgifterna i fraktsedeln (13 §). Vid befördran av flera fraktförare efter varandra på grund av samma fraktavtal är var och en av dem ansvarig för hela befördringen, om ett exemplar av fraktsedeln åtföljer godset. Senare fraktförare inträder som part i avtalet genom att ta emot godset och fraktsedeln (41 §).

Bestämmelserna i lagen får inte åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändare eller mottagare, om inte godsets eller befördringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt (5 §). Avtal till nackdel för fraktföraren är alltså tillåtet.

Också på detta vis skiljer sig lagens bestämmelser från CMR-konventionens reglering.

2.5 Cabotage och kombinerade transporter

Fraktsedelns utformning kan också få betydelse vid vissa transporter som regleras i särskild lagstiftning.

CMR-konventionen innehåller inga regler om s.k. cabotage, dvs. när transporttjänster tillhandahålls i en stat av ett transportföretag som har sitt säte i en annan medlemsstat. För cabotage på väg inom EU gäller rådets förordning (EEG) nr 3118/93 av den 25 oktober 1993 om förutsättningar för transportföretag att utföra inrikes godstransporter på väg i en medlemsstat där de inte är etablerade. Ett företag som har ett gemenskapstillstånd utfärdat av en medlemsstat har tillstånd att temporärt utföra godstransporttjänster på väg i andra medlemsstater. Enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) 1072/2009 den 21 oktober 2009 om gemensamma regler för tillträde till den internationella marknaden för godstransporter på väg fordras emellertid bevis om en del uppgifter, bl.a. rörande det transporterade godset (artikel 8.3). Sålunda ska beträffande varje transport bevismaterialet innehålla – förutom uppgifter om godset – bl.a. avsändarens namn, adress och namnteckning samt transportföretagets namn, adress och namnteckning. Som framhölls då anslutande lagstiftning antogs på området för Sveriges del är EU-rättens krav på uppvisande av bevismaterial för cabotagetransporten formlost, dvs. de preciserade uppgifterna ska kunna visas upp på papper, elektroniskt eller på annat sätt vid kontrolltillfället (se prop. 2013/14:234 s. 18).

Yrkestrafikförordningen (2012:237) innehåller regler om s.k. kombinerade transporter, dvs. vissa transporter av gods mellan stater inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) där en lastbil eller annat fordon används för transport av godset en del av sträckan och transporten i övrigt sker på järnväg, inre vattenvägar eller till havs. CMR-konventionen är i regel tillämplig på dessa transporter i deras helhet om godset inte lossas från fordonet när det transporteras på tåget eller fartyget (se närmare artikel 2). Innan transporten genomförs ska vissa uppgifter om deltransporterna anges i ett transportdokument och bestyrkas

genom en stämpel av järnvägs- eller hamnmyndigheten då deltransporten avslutas. Enligt en hänvisning till en EG-förordning av 1960 om avskaffande av diskriminering såvitt avser fraktsatser och befordringsvillkor ska transportdokumentet upprättas i dubbla nummerade exemplar, varav ett ska medfölja godset och det andra behållas av transportören i två år. (Se 3 kap. 3 § i yrkestrafikförordningen).

Frågan hur tilläggsprotokollet påverkar dessa typer av transporter ska beröras särskilt i det följande (se avsnitt 3.9).

2.6 Autentisering av elektroniska underskrifter

Enligt tilläggsprotokollet ska den elektroniska fraktsedeln som nämnt kunna autentiseras genom en elektronisk signatur, eller elektronisk underskrift som i dag är den vanligare termen. Sådana underskrifter har allt oftare använts på senare år i affärslivet och i myndigheters verksamhet. Det är en särskild teknisk metod för att underteckna e-postmeddelanden och andra elektroniska dokument, vilken anses ge ett säkert skydd mot förfalskningar. En kvalificerad elektronisk signatur är knuten till undertecknaren, som kan identifieras genom den: det bestyrks att en elektronisk handling härrör från den påstådde avsändaren och att inte meddelandet därefter förvanskats. Underskriften krypteras genom en privat nyckel som bara avsändaren har tillgång till. Mottagaren kan sedan kontrollera vem avsändaren är genom användning av en annan nyckel som avsändaren använder – en öppen nyckel. Nyckeln framgår av ett kvalificerat certifikat som följer med handlingen. Vill man vara helt säker på att en kvalificerad elektronisk signatur har använts måste dock en kontroll ske hos utfärdaren av certifikatet.

Regler om elektroniska underskrifter finns 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 samt i lagen (2016:561) med kompletterande bestämmelser till förordningen i fråga. Lagen innebär bl.a. att regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer ska få meddela föreskrifter om certifiering av anordningar för skapande av kvalificerade elektroniska underskrifter och kvalificerade elektron-

iska stämplrar. Sådana föreskrifter har meddelats i förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen. Lagstiftningen avser att införa säkra metoder för att identifiera privatpersoner och företag när det gäller elektronisk identifiering och elektroniska underskrifter.

3 Hantering av elektroniska fraktsedlar enligt CMR-konventionen

3.1 Allmänt

Bestämmelserna i CMR-konventionen, vilka gäller som svensk rätt, bygger på att fraktsedlar förekommer enbart i pappersform. Det är tydligt att en övergång till en användning av elektroniska fraktsedlar kan väcka frågor om tillämpningen av dessa regler.¹

Som framgått har en fraktsedel liksom andra transportdokument flera skilda funktioner. Den utgör ett bevis om transportavtalet, den fungerar som ett kvitto på det gods fraktföraren mottagit och den kan i vissa avseenden representera godset genom att den ger innehavaren rätt att förfoga över det.² För de två första funktionerna har formen på fraktsedeln inte någon större betydelse; en elektronisk fraktsedel kan lika väl som en fraktsedel i fysisk form visa transportavtalets innehåll och – vederbörligen under-tecknad – tjäna som kvitto på mottaget gods. Också en elektronisk fraktsedel ger upplysningar om godset när det överlämnats till fraktföraren. Som framgår av det följande kan det däremot uppkomma frågor om uppfyllandet av den tredje funktionen i samband med elektroniska fraktsedlar. En elektronisk fraktsedel kan inte innehas och överlämnas på samma vis som en pappersfraktsedel, och det är inte lika naturligt att tala om flera exemplar av ett elektroniskt dokument.

¹ Allmänna frågor rörande övergång till elektroniska transportdokument behandlades av Kurt Grönfors redan 1991, i arbetet *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* (se särskilt ss. 63 ff); resonemangen bygger dock av naturliga skäl på en tidigare digitaliseringssituation.

² Se t.ex. Svante O. Johansson, *An Outline of Transport Law* (2nd ed. 2014) s. 66 ff.

Vägfraktsedeln ger dock inte innehavaren samma befogenheter som exempelvis ett konossement. Den berättigar t.ex. inte innehavaren att få godset utlämnat till sig. På vägtransportområdet torde därför övergången till elektroniska dokument bli lättare än för sjötransporter.³

Det finns anledning att mera i detalj granska vad tilläggsprotokollet innebär för tillämpningen av CMR-konventionens regler när det gäller hantering av fraktsedlar. Att märka är här att samtidigt som konventionens regler i princip är tvingande, användningen av elektroniska fraktsedlar förutsätter att parterna är ense om detta. Om avsändaren eller fraktföraren av någon orsak inte anser det lämpligt med sådana fraktsedlar kan krav på användning av pappersfraktsedel framställas. Den möjligheten har inte andra som berörs av fraktavtalet, bl.a. mottagaren av godset (såvida det inte är denne som avtalat om transporten med fraktföraren). Det har därför särskilt intresse att undersöka vad elektroniska fraktsedlar innebär för mottagarens del.

Som en bakgrund kan sägas att utvecklingen på vägtransportområdet numera gått ifrån de förhållanden som CMR-konventionen från början byggde på. Många transporter avtalas numera elektroniskt; den direkta kontakt som förekommer mellan parterna inskränks till att avsändarens representant träffar transportföretagets chaufför, varvid fraktsedel kan överlämnas. Det har blivit allt vanligare att speditörer, som annars ingår fraktavtal för annans räkning, uppträder inte som mellanmän utan som parter i transportavtalet på båda sidor, också när speditören inte själv ska utföra transporten.⁴ Till detta kommer att enligt vad som framhållits från branschens sida elektronisk hantering redan förekommer, särskilt vid internationella transporter. Av uppgifter från branschen framgår sålunda att i stället för fraktsedlar på papper man medför motsvarande uppgifter i handdatorer eller mobiler. Särskilt om speditörer förekommer på båda sidor vid fraktavtalet är detta normalt. Praxis synes på detta vis avvika från CMR-konventionens formkrav rörande fraktsedlar, i vart fall vid internationella transporter. Motsvarande gäller dock inte på alla håll; bl.a. "lågprisåkare", som kör i Sverige enligt cabotagereglerna, lär ofta sakna mera avancerad elek-

³ Jfr Svente O. Johansson, a.a. s. 75 f.

⁴ Jfr Hans-Jacob Bull, *Innföring i veifraktrett* avsnitt 1.44.

tronisk utrustning. – Vad angår förhållandena hos mottagarna av godset är det svårt att säga något generellt, men rimligen får man anta att där förekommer vissa småföretagare som inte är vana att hantera elektronik i detta sammanhang.

I fortsättningen ska CMR-konventionens och tilläggsprotokollets väsentliga bestämmelser om fraktsedlar genomgåas med sikte på de förändringar som en övergång till elektroniska fraktsedlar innebär.

3.2 Definitioner i tilläggsprotokollet

Tilläggsprotokollet innehåller till en början vissa definitioner ”for the purpose of this Protocol”. Här har elektronisk fraktsedel (”electronic consignment note”) fått en mera vittgående definition än vad som torde stämma med svenskt språkbruk. Därmed menas en fraktsedel utfärdad av fraktföraren, avsändaren eller ”any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies”. Det tilläggs att detta inbegriper “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”. CMR-konventionen har från början inte innehållit någon definition av fraktsedel, och det är oklart om på sätt som protokollet anger också bilagor till fraktsedlar i pappersform anses utgöra en del av själva fraktsedeln. Att märka är emellertid att definitionen tar sikte på protokollet, inte på konventionen i övrigt, och bara gäller elektroniska fraktsedlar. Definitionen får anses innebära att också bilagor till elektroniska fraktsedlar ska ha samma rättsverkan som pappersbilagor. Detta kan ställa till vissa problem när enligt andra regler sådana bilagor måste ha pappersform (jfr avsnitt 3.5 om tolkningen av artikel 11 i sådana fall).

3.3 Fraktsedelns upprättande

Fraktavtalet ska enligt artikel 4 i CMR-konventionen bekräftas genom fraktsedel. Med hänsyn till fraktsedelns bevisfunktion i fråga om godset lär den normalt upprättas i samband med att

godset lämnas till befordran; i vart fall har avsändaren rätt att fordra detta. Tilläggsprotokollet innebär som sagt att parterna i transportavtalet ska samtycka till användningen av elektronisk fraktsedel. När en elektronisk fraktsedel används bör man därför kunna utgå från att i varje fall avsändaren och fraktföraren bedömt att användningen inte innebär några olägenheter.

I artikel 5 i CMR-konventionen föreskrivs som sagt att fraktsedeln ska upprättas i tre originalexemplar, som ska undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Enligt svensk rätt tillåts att underskrifterna är tryckta eller ersatta med avsändarens och fraktförarens stämplat, om fraktsedeln upprättas här i landet. Jämfört med detta framstår en elektronisk underskrift som en bättre garanti för att fraktsedeln är autentisk; en tryckt uppgift eller en stämpel kan utan svårighet fabriceras av någon obehörig.⁵

Man kan fråga om det också vid elektroniska fraktsedlar räcker med att avsändarens underskrift är tryckt. Onekligen minskar bevisningen om fraktsedelns autenticitet i värde när innehavaren inte ens kan uppvisa ett papper där underskriften finns i tryck eller som stämpel. Tilläggsprotokollet betonar särskilt vikten av autentiseringen av underskriften när det gäller elektroniska fraktsedlar. Tydligt anses detta utgöra en förutsättning för den särskilda bevisverkan som tillkommer fraktsedeln i olika sammanhang (se bl.a. artikel 9 i CMR-konventionen). Det skulle strida mot denna inställning om man för Sveriges del skulle godta en uppgift i den elektroniska fraktsedeln om fraktförarens namn som likvärdig med en elektronisk underskrift, även om uppgiften skulle finnas tryckt i ett formulär som används. Det kan visserligen synas anmärkningsvärt att tilläggsprotokollet på detta vis komplicerar det nuvarande förfarandet samtidigt som elektroniska fraktsedlar godtas, men protokollets text ger inget stöd för annat. Sannolikt har man utgått från att utvecklingen går mot att elektroniska underskrifter blir normalt förekommande åtminstone i affärlivet. I Danmark tyder lagtexten på en liknande uppfattning.⁶

⁵ Av sådana skäl har man på sina håll inom branschen ifrågasatt om tryck eller stämpel bör godtas som underskrift ens på en pappersfraktsedel; denna form av undertecknande sägs vara mindre vanlig idag. Här föreslås dock ingen ändring i den regeln.

⁶ Se § 6 st.4: "Oprettet et fragtbrev elektronisk, skal fragtbrevet signeres elektronisk af fragtaftalens parter, og oplysningerne i det elektroniske fragtbrev skal være tilgængelige for fragtaftalens parter." Jfr stykke.1, som talar om andra fraktbrev.

En särskild fråga är om en s.k. elektronisk stämpel kan gälla som undertecknande. Med detta menas en motsvarighet till en elektronisk signatur för organisationer; den består av siffror som bifogas ett elektroniskt meddelande och kan visa att meddelandet kommer från en viss myndighet eller ett visst företag och att det inte har ändrats. Tilläggsprotokollet ger inte klart besked om detta, men det finns anledning att tro att den skulle godtas på samma vis som en elektronisk underskrift – alltså när den innebär samma säkerhet för äkthet.

Sammanfattningsvis talar övervägande skäl för att elektronisk underskrift eller elektronisk stämpel alltid skulle krävas för dessa fraktsedlar. Undertecknandet med något som motsvarar tryckt text eller en vanlig stämpel skulle inte godtas enligt tilläggsprotokollet.

Vidare sägs att första exemplaret ska överlämnas till avsändaren, det andra åtfölja godset och det tredje behållas av fraktföraren. När det föreskrivs att det andra exemplaret ska "åtfölja godset", avsågs naturligtvis från början fraktsedlar i pappersform. Om fraktföraren har en dator eller en mobil kan den elektroniska fraktsedeln medföras i denna och vid behov kunna uppvisas t.ex. för tullmyndighet. Skulle inte detta vara fallet får en vanlig fraktsedel användas eller den elektroniska fraktsedeln skrivas ut på papper före transportens början, om CMR-konventionens bestämmelse ska följas. När det gäller elektroniska fraktsedlar torde emellertid kravet på tre skilda exemplar inte gälla, utan det räcker att fraktsedeln är tillgänglig för alla parter (se artikel 3 i tilläggsprotokollet).⁷ Fraktsedeln kan på detta vis tillställas avsändaren och behållas av fraktföraren i en dator. Tilläggsprotokollet får antas förutsätta att reglerna i CMR-konventionen nu ska tillämpas på detta vis. Det är visserligen tänkbart att den elektroniska fraktsedeln skulle kunna utfärdas i tre numrerade exemplar, men inget tyder på att tilläggsprotokollet skulle kräva något sådant. Systemet med flera fraktsedlexemplar bygger uppenbarligen på att exemplaren föreligger i fysisk form.⁸

⁷ Jfr från dansk rätt lov om fragtaftaler ved international transport, § 6 stykke 4.

⁸ Den danska lagen gör på detta vis undantag från regeln om tre underskrivna exemplar av fraktsedeln, när det gäller fraktsedlar i elektronisk form. I § 6 första stycket sägs: "Fragtbrevet skal oprettes i tre originale eksemplarer og underskrives af afsenderen og fragtføreren, jf. dog stk. 4, 1. pkt." Fjärde stycket första meningen lyder: "Oprettes et fragtbrev elektronisk, skal fragtbrevet signeres elektronisk af fragtaftalens parter, og oplysningerne i det elektroniske fragtbrev skal være tilgængelige for fragtaftalens parter."

3.4 Fraktsedelns innehåll

I artikel 6 i CMR-konventionen anges en rad uppgifter som fraktsedeln ska innehålla. En bestämmelse som är av särskilt intresse är punkt g, som fordrar en förteckning över de handlingar som ska överlämnas till fraktföraren. Bestämmelsen nämns särskilt i artikel 6 i tilläggsprotokollet, som föreskriver att sådana handlingar kan överlämnas på elektronisk väg om handlingarna existerar i denna form och om parterna har samtyckt till ett förfarande som möjliggör en anknytning till den elektroniska fraktsedeln ("procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note"). Man får utgå från att – om parterna är ense om att använda elektronisk fraktsedel – sådana förfaranden avtalas standardmässigt.

Enligt artikel 7 i CMR-konventionen svarar avsändaren för all kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av oriktighet eller ofullständighet hos vissa särskilt angivna uppgifter som avsändaren lämnat i fraktsedeln eller på annat sätt. Att uppgifterna lämnats i elektronisk form lär inte göra någon skillnad beträffande detta ansvar.

I artikel 8 i CMR-konventionen sägs att fraktföraren vid mottagandet av godset ska undersöka riktigheten av fraktsedelns uppgifter om antalet kollin samt om dessas märkning och nummer eller, om detta inte är möjligt, på fraktsedeln teckna förbehåll här-om och ange grunden för förbehållet. Fraktföraren ska också undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd och ange grunden för varje förbehåll som görs i detta hänseende. Ett sådant förbehåll gäller inte mot avsändaren om denne inte uttryckligen har godkänt det på fraktsedeln. Också dessa regler tar sikte på fraktsedlar i pappersform, men anteckningar av detta slag bör kunna ske elektroniskt. I annat fall får de ske för hand på en utskrift av fraktsedeln.

Artikel 9 i CMR-konventionen handlar om fraktsedelns bevisvärde. Den ska, om annat inte styrks, gälla som bevis om att fraktavtal slutits, om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset. Har inte fraktföraren tecknat förbehåll på fraktsedeln och angett grunden för detta ska, om annat inte styrks,

godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd när fraktföraren mottog godset och antalet kollin, deras märkning och deras nummer ha överensstämmt med uppgifterna i fraktsedeln. Regeln torde på samma sätt kunna tillämpas beträffande elektroniska fraktsedlar.⁹

3.5 Andra transporthandlingar

Artikel 11 i CMR-konventionen handlar om handlingar som krävs till uppfyllande av tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som ska iaktas innan godset lämnas till mottagaren. Avsändaren ska foga sådana handlingar till fraktsedeln eller ställa dem till fraktförarens förfogande och har visst ansvar för att denna skyldighet fullgörs. Också dessa handlingar berörs i artikel 6 i tilläggsprotokollet; de kan överlämnas elektroniskt om de finns i denna form och om parterna samtyckt till ett förfarande som knyter dem till den elektroniska fraktsedeln.

I detta sammanhang kan nämnas en komplikation som uppmärksammas när det gäller internationella järnvägstransporter. Det förekommer enligt vissa EU-regler att handlingar som medföljer godset ska finnas i pappersform.¹⁰ Frågan blir då om artikel 6 i tilläggsprotokollet innebär att också sådana handlingar nu kan företas elektroniskt. När artikel 11 i CMR-konventionen hänvisar till innehållet av offentligrättsliga föreskrifter torde detta innebära också de formkrav som gäller enligt nämnda regler.¹¹ Bestämmelsen i artikel 6 synes alltså göra undantag för EU-regler som innehåller ett formkrav, varför tilläggsprotokollet bör vara förenligt med EU-rätten.

⁹ Här förbigås artikel 10, som handlar om avsändarens ansvar mot fraktföraren för viss personskada.

¹⁰ Under arbete med revision av bilag B (CIM) till fördraget om internationell järnvägstrafik (COTIF) har framhållits från EU:s sida att vissa EU-regler föreskriver att handlingar som medföljer visst gods ("sanitary and phytosanitary goods") ska vara i pappersform; EU:s lagstiftning tillåter alltså för närvarande inte att sådana handlingar är tillgängliga i elektronisk form. Se rapporten från andra mötet med arbetsgruppen "Revision of the CIM UR" (Berne, 18 mars 2015) s. 3 f. Ett exempel torde vara s.k. plant passports, som ska medfölja transporter av vissa växter m.m.

¹¹ Jfr även den motsvarande bestämmelsen i 16 § lagen om inrikes vägtransport: "tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttas innan godset utlämnas till mottagaren".

3.6 Förfogande över godset

Artikel 12 i CMR-konventionen innehåller utförliga regler om rätten att förfoga över godset. Avsändaren har rätt att begära hos fraktföraren att godset stoppas under befordringen, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som angetts i fraktsedeln, dock endast tills det andra exemplaret av fraktsedeln har överlämnats till mottagaren eller denne gjort gällande rätten till godset. Därefter ska fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar. Vidare har mottagaren rätt att förfoga över godset så snart fraktsedeln har upprättats, om avsändaren föreskrivit detta i fraktsedeln.

Som förut nämnts ska det andra exemplaret av fraktsedeln åtfölja godset, och det har antagits att fraktsedeln antingen föreligger i pappersform eller medföljer i dator under transporten (se avsnitt 3.3 om artikel 5). Det är i så fall detta exemplar som avses i bestämmelsen, och tilläggsprotokollet skulle då inte ändra tillämpningen. Används elektronisk fraktsedel är det emellertid tänkbart att denna hållits tillgänglig för mottagaren redan innan godset kommit fram, och i och med detta torde avsändaren vara hindrad att förfoga över godset. Förfarandet får ses som överförande av avsändarens förfoganderätt till mottagaren.¹²

Enligt konventionstexten ska det andra exemplaret överlämnas till mottagaren. Man kan fråga, hur mottagaren ska veta vilket exemplar det gäller när det utfärdas bara en elektronisk fraktsedel som är tillgänglig för alla berörda parter (se ovan). Sannolikt får det i detta fall presumeras att den fraktsedel som når mottagaren är det exemplar som nämns i bestämmelsen. Vill parterna göra skillnad mellan olika exemplar i enlighet med CMR-konventionens huvudregel kan de ge den elektroniska fraktsedel som ska medfölja godset en särskild utformning där dess speciella funktion framgår, t.ex. genom att numrera fraktsedeln¹³ eller skriva ut den i pappersform.

Artikel 12 ställer upp ytterligare förutsättningar för att förfoganderätten ska kunna utövas. Det krävs bl.a. att avsändaren eller mottagaren företer första exemplaret av fraktsedeln, där anteckning

¹² Jfr Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* s. 78.

¹³ Exempel på regler om numrerade fraktsedlar ger bestämmelser om kombinerade transporter, se avsnitt 2.5.

skett om de nya anvisningarna till fraktföraren. Detta exemplar, som enligt artikel 5 ska ha överlämnats till avsändaren, kan nu tydligen jämte anteckningar sändas elektroniskt till fraktföraren. Om sådana anteckningar förekommer vederbörligen autentiserade får fraktsedeln anses ha de rättsverkningar som anges i artikel 12. I detta fall vet man ju också att det är avsändarens exemplar som tillställts fraktföraren.

I varje fall synes artikelns bestämmelser om skilda fraktsedels-exemplar inte medföra större komplikationer när elektroniska fraktsedlar används än att de går att klara av i praktiken.

3.7 Mottagarens rätt att få godset utlämnat

Enligt artikel 13 i CMR-konventionen har sedan godset kommit till bestämmelseorten mottagaren rätt att fordra att fraktföraren mot kvitto utlämnar det andra exemplaret av fraktsedeln jämte godset till mottagaren. Kvittots form regleras inte särskilt i bestämmelsen, men också kvittensen lär vanligen ske på ett fraktsedelsexemplar. Används handdatorer kan kvittensen ske på en datorskärm, något som ibland lär ske redan nu. – Reglerna passar bäst när fraktsedeln föreligger i pappersform, men artikel 13 bör också kunna tillämpas med en elektronisk fraktsedel, varvid kvittot eventuellt kan ske på ett särskilt papper. – Det bör framhållas att mottagaren kan kräva att godset utlämnas även om någon fraktsedel inte kan företes, såvida denne kan visa att han eller hon är den avsedda mottagaren. Då spelar det alltså inte någon roll hur fraktsedeln är utformad.¹⁴

3.8 Andra regler om fraktsedeln

Fraktsedeln berörs vidare i artikel 22 i CMR-konventionen, som föreskriver en skyldighet för avsändaren att ge fraktföraren viss information om gods av farlig beskaffenhet. Om inte sådan information tagits in i fraktsedeln, är det avsändarens eller mottagarens sak att på annat sätt styrka att fraktföraren kände till risken; i annat fall kan fraktföraren utan påföljd förstöra godset och avsändaren göras

¹⁴ Se Bull, a.a. s. 55 f.

ansvarig för skada som godset orsakar. Bestämmelsen bör kunna tillämpas på samma sätt när det gäller elektroniska fraktsedlar. Detsamma kan sägas om artiklarna 24 och 26, som ger avsändaren möjlighet att genom anteckning på fraktsedeln få ersättning för högre värde på godset än det föreskrivna ansvarsbeloppet respektive för särskilt leveransintresse (jfr artikel 23).

I övrigt berör reglerna om fraktförarens ansvarighet för godset inte fraktsedelns rättsverkan. Att fraktsedeln har en viktig funktion som bevis för godsets tillstånd har redan framhållits. I praktiken kan det naturligtvis få betydelse för fraktsedelns bevisverkan under vilka förhållanden den upprättas, men det är svårt att göra några allmänna uttalanden om detta.

CMR-konventionen innehåller också vissa regler om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra. Konventionens bestämmelser tillämpas när fraktförarna utför transporten med samma slags transportmedel (genomgångstransporter).¹⁵ Artikel 34 föreskriver bl.a. att varje fraktförare är ansvarig för befordringen i dess helhet och att senare fraktförare genom att ta emot godset och fraktsedeln inträder som part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln. Även mottagandet av en elektronisk fraktsedel – närmast genom att fraktsedeln blir tillgänglig för fraktföraren – torde få samma rättsverkan.

Enligt artikel 35 i CMR-konventionen ska en senare fraktförare lämna kvitto på gods som mottas från föregående fraktförare och teckna sitt namn och sin adress på det andra exemplaret av fraktsedeln; eventuella förbehåll enligt artikel 8 (se avsnitt 3.4) ska antecknas på kvittot och fraktsedlexemplaret. Regeln passar bäst för fraktsedlar i pappersform. Som förut nämnts torde detta exemplar, som medföljer godset, medföras i en dator om det inte får pappersform. Eventuellt kan fraktsedeln skrivas ut och undertecknas för hand i samband med att godset överlämnas. Även denna bestämmelse synes sålunda lika väl kunna tillämpas om exemplaret i stället hålls tillgängligt elektroniskt.

¹⁵ Se prop. 1968:132 s. 55

3.9 Cabotage och kombinerade transporter

I sammanhanget bör också beaktas de förut berörda reglerna om cabotage, där internationella transporttjänster tillhandahålls i en stat av ett transportföretag som har sitt säte i en annan medlemsstat (se avsnitt 2.5). Som framgått ställer inte reglerna något särskilt krav på fraktsedelns utformning; bevisningen om att cabotage-transport föreligger kan föras på alla möjliga vis. Används elektronisk fraktsedel ska den emellertid undertecknas elektroniskt.

Tidigare har också berörts regler om kombinerade transporter, där transportdokumentet ska innehålla vissa uppgifter rörande transporten med järnväg, på inre vattenvägar eller till havs, vilka ska bestyrkas genom en stämpel. Transportdokumentet ska upprättas i två exemplar, vilka ska numreras, och ett av dem ska medföras i fordonet. Det synes möjligt att uppfylla dessa krav också med elektroniska fraktsedlar. Att upprätta fraktsedeln i två nummerade exemplar lär som sagt inte medföra några problem, och ett av exemplaren kan medföras i en dator. Också bestyrkandet med stämpel bör kunna ske, antingen genom elektronisk stämpel eller på en särskild handling som hänvisar till fraktsedeln. Om förfarandet ter sig för komplicerat för någon av parterna kan denne begära att vanlig fraktsedel används.

4 Bör tilläggsprotokollet ratificeras?

Promemorians förslag: Sverige ska ratificera 2008 års tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln.

Som förut nämnts har utvecklingen på vägtransportområdet gått ifrån de förhållanden som CMR-konventionen från början byggde på. Många internationella transporter hanteras numera elektroniskt och enligt uppgift från branschen använder man redan i dag uppgifter i handdatorer eller mobiltelefoner i stället för traditionella fraktsedlar i pappersform. Detta talar för att en reglering av elektroniska fraktsedlar bör införas.

I viss mån tycks meningarna delade inom branschen om verkningarna av att elektroniska fraktsedlar tillåts. Bl.a. inom Transportindustriförbundet anses detta inte medföra några större problem, särskilt med tanke på den digitalisering av förfarandet som redan ägt rum. På andra håll framhålls att en övergång till elektroniska fraktsedlar visserligen skulle innebära en välbehövlig rationalisering av förfarandet men samtidigt medföra omställningssvårigheter inom en del transportföretag där nödvändig elektronisk utrustning saknas. Med tiden antas dock en anpassning komma att ske till ett elektroniskt förfarande, och på sikt skulle reformen innebära en betydande vinst för branschen.

Som framgått är CMR-konventionen tillämplig på internationella transporter så snart någon av de berörda staterna är en konventionsstat. Ratificerar Sverige tilläggsprotokollet kommer dess regler att tillämpas inte bara vid alla vägtransporter från Sverige utan också vid transporter från andra stater, vare sig de tillträtt konventionen eller ej.

I det föregående har genomgåts de regler i CMR-konventionen som handlar om fraktsedlar med sikte på deras tillämpning på elektroniska fraktsedlar. Slutsatsen är att de praktiska problemen är överkomliga, även om i en del fall förfarandet kan bli krångligare än det är för närvarande. I vissa fall står det klart att konventionens formkrav svårligen kan uppfyllas om inte en pappersfraktsedel används. Det är dock ingen nödvändig förutsättning för regelsystemet att fraktsedeln alltid ska finnas i elektronisk form.

I alla händelser kan autentiseringen av elektroniska underskrifter medföra vissa bekymmer, kanske främst för vissa mottagare av godset som är ovana vid dessa dokument och inte kan påverka vilken typ av fraktsedel som används vid transporter. Att märka är dock att mottagaren inte behöver förete någon fraktsedel för att få godset utlämnat, om denne kan visa att han eller hon är den avsedda mottagaren (se avsnitt 2.8).

Vidare kan CMR-konventionens bestämmelser om tre olika exemplar av fraktsedeln med skilda funktioner (se avsnitt 2.4) synas passa dåligt ihop med reglerna om elektroniska fraktsedlar, vilka normalt finns bara i ett exemplar. Som framgått bör de dock kunna tillämpas även i detta fall (se avsnitten 3.3 och 3.6). – Det får då förutsättas att när konventionstexten talar om att en fraktsedel överlämnas, utlämnas eller mottas den blir tillämplig också när den elektroniska fraktsedeln blir tillgänglig för mottagaren. Här är det nödvändigt att tolka konventionens bestämmelse utöver vad som framgår av ordalagen.

Att bevissituationen blir något annorlunda när elektroniska fraktsedlar åberopas i olika sammanhang utgör inte någon vägande invändning mot reformen.

Vad angår sådana handlingar som får bifogas fraktsedeln i elektronisk form förekommer visserligen formkrav enligt vissa EU-regler, men om konventionens bestämmelser anses innebära undantag för offentligrättsliga bestämmelser av detta slag, framstår de nya bestämmelserna som förenliga med EU-rätten: för att uppfylla dess krav ska pappersfraktsedlar användas. – Möjligen kan man vänta att de EU-regler som hindrar en användning av elektroniska dokument kommer att ändras.

Sammanfattningsvis kan sägas att lagstiftningen om internationella transporter går att tillämpa på elektroniska fraktsedlar och att de praktiska problem som kan väntas uppkomma efter en ratifi-

cering inte är större än att de går att lösa. En elektronisk fraktsedel kan fylla de skilda funktioner som handlingen för närvarande har. Det kan förutsättas att man i branschen ordnar olika sätt att förenkla hanteringen av sådana dokument. Användningen kan väntas medföra en del omläggningar av rutinerna vid internationella transporter – vilka är svårt att konstatera för närvarande – men den bör inte medföra några större bekymmer för transportbranschen, något som bekräftats av bl.a. Transportindustriförbundet. Inom Svenska Åkeriförbundet synes man ha liknande mening. Inför Sveriges undertecknande av tilläggsprotokollet inhämtade Justitiedepartementet synpunkter från nio remissinstanser rörande frågan om Sverige borde underteckna och senare ratificera protokollet. De flesta ställde sig positiva till detta; ingen avstyrkte undertecknande eller ratificering.

En tänkbar invändning är att förfarandet ändå kan framstå som komplicerat för vissa kategorier av fraktförare och mottagare. Fraktförare som saknar behövlig datorutrustning får använda sig av traditionella fraktsedlar, vilket kan framstå som krångligt för övriga parter. Det kan medföra att dessa transportföretag får nackdelar i konkurrensen. Utvecklingen torde dock gå mot att även denna kategori skaffar elektronisk utrustning oavsett om tilläggsprotokollet ratificeras eller ej. – Vad mottagarna beträffar, framgår av genomgången att de har väl så goda möjligheter att tillvarata sin rätt som när traditionella dokument används. Bl.a. blir skyddet mot manipulering av fraktsedeln bättre med tilläggsprotokollets reglering. Det spelar då inte så stor roll att de inte kan påverka fraktsedelns form.

I den mån särskilda formkrav gäller för fraktsedlar och bifogade handlingar, såsom vid kombinerade transporter och cabotage, kan detta medföra att användningen av dessa elektroniska dokument ter sig alltför invecklad och att man därför föredrar att upprätta pappersfraktsedlar av traditionell typ. Det räcker ju med att ena parten – avsändaren eller transportören – påkallar att sådana fraktsedlar kan användas. Inte heller dessa komplikationer kan ses som något hinder för att elektroniska fraktsedlar tillåts enligt protokollet.

Ur EU-rättslig synvinkel torde en ratificering av tilläggsprotokollet inte möta några invändningar. Från EU-kommissionens sida

har framhållits det angelägna i att tilläggsprotokollet ratificeras av medlemsländerna.

Starka skäl får därför anses tala för att ratificera tilläggsprotokollet.

5 Ändringar i CMR-lagstiftningen

Promemorians förslag: Lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om frakta-avtalet vid internationell godsbefordran på väg ändras så att den inkorporerar 2008 års tilläggsprotokoll.

De ändringar som tilläggsprotokollet medför i CMR-konventionen inskränker sig till att elektroniska fraktsedlar tillåts och några följdändringar till denna reform. För Sveriges del ligger det närmast till hands att genomföra reformen genom vissa ändringar i lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till CMR-konventionen. Det enklaste sättet skulle då vara att i 1 § i lagen ange att tilläggsprotokollet ska gälla som svensk lag. Därvid bör tilläggas att de engelska och franska originaltexterna ska ha samma giltighet – en bestämmelse som för närvarande saknas i 1969 års lag.

En sådan metod ger visserligen inte någon uppfattning om innebörden av lagstiftningen. Redan den ursprungliga hänvisningen till CMR-konventionens text väckte betänkligheter av detta slag hos Lagrådet, som dock fann speciella skäl för att metoden kunde komma till användning i detta särskilda fall; Lagrådet hänvisade bl.a. till att en ny lagstiftning om vägfraktaavtalet avsågs ske inom några år, varvid man skulle pröva frågan om en transformering av konventionen skulle ske.¹ Någon sådan lagstiftning om internationella vägtransporter kom emellertid inte till stånd. – Sedan dess har emellertid metoden att genom lagstiftning inkorporera traktattext i svensk rätt blivit betydligt vanligare; ett exempel från civilrättens område ger lagen (1987:822) om internationella köp.²

¹ Se prop. 1968:132 s. 128 f.

² Se också från transporträttens område 4 § lagen (2010:510) om lufttransporter, där en rad artiklar i Montrealkonventionen förklaras gälla som lag här i landet.

Man kan i dag inte vänta sig några invändningar mot metoden. Det skulle ha varit lättare att ge en förståelig bild av rättsläget efter en ratificering om Sverige, liksom bl.a. Danmark och Norge, hade införlivat CMR-konventionen genom att ta in reglerna i en särskild lag, där ändringarna kunde införas. Men nu får man acceptera den metod som använts vid inkorporeringen av konventionen.

Trots det sagda kan det förtjäna en diskussion om man inte i den svenska lagen borde ge något bättre besked om vad lagändringen egentligen innebär. En möjlighet, som dock synes sakna direkta förebilder i liknande fall, kunde vara att gå en medelväg och i 1969 års lag införa vissa bestämmelser som i stora drag visar det nya rättsläget.

I det föregående har framgått att särskilt på en punkt CMR-konventionens text inte helt stämmer med vad som får anses gälla om hanteringen av elektroniska fraktsedlar. Det gäller regler om att en fraktsedel ska överlämnas eller liknande. I flera fall har sålunda framhållits att regler i CMR-konventionen om vissa rättsverkningar av att en fraktsedel överlämnas eller mottas får tillämpas när en elektronisk fraktsedel blivit tillgänglig för mottagaren. Det kan alltså inte krävas att en dator eller mobil med fraktsedelns text överlämnas eller mottas. Tolkningen är inte självklar, och det kan finnas anledning att klargöra den om man i den svenska lagen anger vissa huvuddrag i den nya lagstiftningen. I paragrafen kan då också tilläggas bestämmelser motsvarande artikel 6 i tilläggsprotokollet rörande kvitto på godset och information om transporten samt om vissa handlingar som kompletterar fraktsedeln. I det senare fallet har tidigare framhållits att tilläggsprotokollet inte synes medföra något avsteg från vissa formkrav som gäller enligt EU-rätten – en tolkning som dock är ganska osäker (se avsnitt 3.5). Det kan finnas anledning att för tydlighetens skull göra undantag för offentlig-rättsliga regler i den nya paragrafen.

Det sagda innebär att i 1969 års lag skulle tilläggas en ny paragraf, förslagsvis 1 a §, av följande lydelse:

1 a § En sådan fraktsedel som avses i artikel 4 i konventionen kan enligt avtal mellan parterna upprättas i elektronisk form med elektronisk underskrift enligt vad som närmare anges i tilläggsprotokoll till konventionen den 20 februari 2008 och får då den rättsverkan som konventionen föreskriver. Bestämmelser i konventionen om att en

fraktsedel överlämnas, utlämnas eller mottas ska tillämpas också när en fraktsedel i elektronisk form blivit tillgänglig för mottagaren.

Fraktföraren ska på avsändarens begäran överlämna ett kvitto på godset samt ge den information som behövs för att identifiera transporten och för tillgång till den elektroniska fraktsedeln.

Om inte offentligrättsliga regler föreskriver annat får avsändaren tillhandahålla de handlingar som avses i konventionens artikel 6 andra stycket (g) och artikel 11 i elektronisk form när handlingarna finns i denna form och parterna har överenskommit om ett tillförlitligt sätt att knyta dessa handlingar till en elektronisk fraktsedel.

Den nu angivna lagtexten synes ha vissa fördelar bl.a. genom att den på detta vis skulle förtydliga tilläggsprotokollets innebörd på vissa punkter. Man kan för övrigt tänka sig att också andra förtydliganden tas in i paragrafen, t.ex. om tillämpning av reglerna om flera exemplar av fraktsedeln (jfr författningskommentaren till ändringarna i 1 § i 1969 års lag nedan).³ I promemorians lagförslag har dock inte detta alternativ tagits upp, eftersom det som sagt avviker från den vanliga metoden när en konventionstext införlivas med svensk rätt. De tolkningsfrågor som tilläggsprotokollet aktualiserar ska delvis beröras i författningskommentaren och får i övrigt lämnas till rättstillämpningen.

Eftersom det kan vara av värde med en tidsmässig samordning med motsvarande reformer i bl.a. Finland och Norge bör lagstiftningen träda i kraft den dag regeringen bestämmer.⁴ Några särskilda övergångsbestämmelser synes inte behövliga.

³ Den diskuterade texten innehåller däremot ingen hänvisning till den särskilda regeln i artikel 2 första stycket tilläggsprotokollet, att "any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication" hänförliga till ett transportavtal där konventionen är tillämplig får ske genom elektronisk kommunikation. I den mån sådana meddelanden ingår i en överlämnad fraktsedel omfattas de av bestämmelsen om elektroniska fraktsedlar, och andra meddelanden som uppräknas kan redan idag ske elektroniskt i svensk rätt; i inget av de nämnda fallen förekommer något formkrav. Det verkar därför överflödigt att ta upp en särskild regel om detta i 1969 års lag.

⁴ En liknande lösning förekom i 1969 års lag, se prop. 1968:132 s. 64.

6 Inrikes vägtransport

6.1 Allmänt

I uppdraget ingår också att utreda frågan om en motsvarande ändring bör ske i lagstiftningen om inrikes vägtransport. Tidigare har översiktligt redogjorts för bestämmelserna i 1974 års lag (avsnitt 2.4). Lagen är mer än 40 år gammal, och förhållandena har även vid inrikes transporter på många sätt ändrats sedan den tillkom. Den pågående digitaliseringen kan väntas påskynda denna utveckling. Det kunde tala för en mera genomgripande omarbetning av lagen, något som också framhållits från flera företrädare för branschen. Bl.a. kan övervägas om bestämmelserna bör närmare ansluta till vad som gäller för internationella transporter. Även om det inte är dags för en översyn av hela lagstiftningen – något som för övrigt ligger utanför utredningsuppdraget – kan den nya inställningen till elektroniska fraktsedlar enligt CMR-konventionen motivera en motsvarande ändring vid inrikes transporter. Man skulle alltså godta elektroniska fraktsedlar om parterna i fraktaavtalet är överens om detta.

Frågan blir då om de särskilda reglerna i 1974 års lag passar att tillämpa på sådana fraktsedlar. Liksom när det gäller ratificering av CMR-konventionen bör man gå igenom bestämmelserna om inrikes vägtransport och undersöka vad de skulle innebära efter en sådan lagändring. En utgångspunkt blir då att bestämmelserna bör tolkas på samma sätt som tidigare antagits i fråga om CMR-konventionens reglering.

6.2 Hantering av elektroniska fraktsedlar i olika fall

Enligt 7 § ska fraktsedel upprättas, om avsändaren eller fraktföraren begär det och användandet av fraktsedel inte medför beaktans-

värd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid den aktuella typen av befordran. Fraktsedel är alltså inte obligatorisk, i motsats till enligt CMR-konventionen; man har menat att inrikes transporter ofta är av enklare slag där det inte finns något behov av en fraktsedel. Om elektroniska fraktsedlar skulle tillåtas, får man utgå från att parterna liksom enligt CMR-konventionens bestämmelser bör vara överens om detta. En part skulle alltså inte behöva visa att användandet av en sådan fraktsedel medför en olägenhet, om denne av någon anledning motsätter sig förfarandet.

I 8 § sägs att fraktsedel upprättas i flera exemplar, om användaren eller fraktföraren begär det. I motsats till vid internationella transporter ger innehavet av en fraktsedel ingen rätt att förfoga över godset; fraktsedeln har bara bevisfunktioner, om inte parterna kommit överens om annat. Det har därför lämnats åt parterna att själva bestämma antalet exemplar. Vid många transporter lär bara användas en fraktsedel. Vanligen är det avsändaren som fyller i fraktsedeln. Den ska underskrivas av fraktföraren, och liksom vid internationella transporter kan underskriften på pappersfraktsedlar vara tryckt eller ersättas av stämpel.¹ Kravet på underskrift har motiverats med att fraktsedeln i varje fall har viss bevisverkan (se 13 §).² Bestämmelser saknas däremot om att avsändaren ska underskriva fraktsedeln, trots att avsändaren i viss utsträckning svarar för dess innehåll (se 11 §).

Frågan blir också här om fraktförarens underskrift på en elektronisk fraktsedel kan ersättas av en uppgift om dennes namn, på motsvarande sätt som om namnet skulle vara tryckt eller ersatt av en stämpel på ett papper. Även om betydelsen av en autentisering torde vara mindre än när det gäller en CMR-fraktsedel, är det naturligt att följa konventionens reglering; något annat skulle skapa osäkerhet vid fraktsedelns hantering. I det föregående har antagits att tilläggsprotokollet kräver en elektronisk underskrift på elektroniska fraktsedlar, och då bör motsvarande gälla vid inrikes transporter. Underskriften bör vidare även här kunna ersättas av en elektronisk stämpel. Framstår detta av ena eller andra skälet som för krångligt för parterna, får man anta att en pappersfraktsedel används. För en mottagare kan förfarandet synas innebära en komp-

¹ Se om det sagda Bengt Waldersten, *Köp och försäljning av transporter på väg* (1990) s. 59.

² Se prop. 1973:33 s. 73.

likation – mottagaren kanske är van vid att en pappersfraktsedel följer med godset på vilken denne kan kvittera försändelsen (jfr 20 §) – men man kan som sagt vänta sig en ökad digitalisering också beträffande inrikes transporter. De flesta mottagare kommer att vänja sig vid att hantera elektroniska dokument. – I vart fall behöver inte mottagarens kvittering ske elektroniskt (se nedan).

I 8 § tredje stycket sägs att fraktsedeln ska överlämnas till avsändaren. Tanken är att denne ska kunna kontrollera vilka uppgifter om godset den innehåller. I motiven talas om att ett exemplar av fraktsedeln ska överlämnas.³ I det föregående har antagits beträffande CMR-lagstiftningen att ett överlämnande får anses ha skett genom att en elektronisk fraktsedel hålls tillgänglig för mottagaren. Detta bör gälla också vid inrikes vägtransport.

Lagen innehåller ingen föreskrift om att ett exemplar av fraktsedeln ska följa godset eller att ett annat exemplar ska behållas av fraktföraren. Det är något oklart vad användningen av elektroniska fraktsedlar skulle betyda för praxis i detta hänseende. Eftersom parterna har frihet att välja den mest praktiska lösningen får man utgå från att sådana fraktsedlar skulle hanteras på ett lämpligt sätt också i detta hänseende och fylla den avsedda funktionen.

I 9 § anges vissa uppgifter som fraktsedeln ska innehålla. I 10 § föreskrivs att på begäran av avsändaren eller fraktföraren i fraktsedeln ska intas en rad ytterligare uppgifter. En möjlighet att använda elektronisk fraktsedel skulle förmodligen inte påverka tillämpningen av dessa regler. Detsamma kan sägas om regeln i 11 §, att avsändaren svarar för kostnad och skada som orsakas av fraktföraren genom oriktiga eller ofullständiga uppgifter som avsändaren lämnat i fraktsedeln eller för att tas in i denna.

12 § innehåller regler om fraktförarens undersökningsskyldighet beträffande uppgifter om antalet kollin m.m. som lämnats i en fraktsedel och om förbehåll i fraktsedeln rörande riktigheten av uppgifterna. Har avsändaren uttryckligen godkänt ett sådant förbehåll genom anteckning på fraktsedeln är förbehållet bindande för honom. Används en elektronisk fraktsedel, får godkännandet ske i dess text. En annan möjlighet är naturligtvis att fraktsedeln utskrivs på papper och anteckning sker på utskriften.

³ Se prop. 1973:3 s. 179.

I 13 § regleras fraktsedelns bevisverkan. De avtalsvillkor som anges i fraktsedeln ska antas återge fraktavtalets innehåll om inte annat visas. Fraktsedeln ska också gälla som bevis om att fraktföraren mottagit godset, om det inte visas att dess uppgifter om detta är oriktiga. Har inte fraktföraren antecknat förbehåll på fraktsedeln och grunden för förbehållet, presumeras det att godset och dess förpackning varit i gott synligt tillstånd när det mottogs för befordran och att fraktsedelns uppgifter om antalet kollin m.m. är riktiga.⁴ – Regler om elektronisk fraktsedel torde inte påverka bedömningen enligt paragrafen (frånsett naturligtvis att bevisfrågorna kan bli andra när det gäller tillkomsten av en elektronisk fraktsedel). Används en elektronisk underskrift innebär detta som nämnt en särskild garanti också för att fraktsedelns innehåll inte förvanskats.

Inte heller torde användning av elektronisk fraktsedel få betydelse för tillämpning av bestämmelsen i 15 § att avsändaren är skyldig att informera fraktföraren om gods av farlig beskaffenhet i fraktsedeln eller på annat sätt styrka att fraktföraren kände till risken.

16 § handlar om handlingar som enligt offentliga föreskrifter ska ställas till fraktförarens förfogande och upplysningar till uppfyllande av offentliga föreskrifter som ska iakttas innan godset utlämnas till mottagaren. Något sätt för överlämnandet eller informationen är inte föreskrivet vid inrikes vägtransport. Det kan alltså ske elektroniskt.

I 17–19 §§ behandlas avsändarens och mottagarens rätt att förfoga över godset under transporten. Regler saknas om fraktsedelns betydelse i detta fall; parterna kan formlöst komma överens om omdisponeringar av godset.⁵ Även här avviker alltså lagen från vad som gäller vid internationella transporter. I detta fall finns ingen anledning att skilja mellan olika exemplar av den elektroniska fraktsedeln. Rättsläget blir detsamma om sådana fraktsedlar används.

Enligt 20 § har mottagaren rätt att sedan godset kommit till bestämmelseorten få det utlämnat mot kvitto, varvid mottagaren även är berättigad att erhålla sådant fraktsedlexemplar som upprättats för att överlämnas till honom. Mottagaren kan naturligtvis

⁴ Se även om verkan av underlåtet förbehåll 13 § 2 st. sista meningen och 14 §.

⁵ Jfr prop. 1974:33 s. 89.

ha behov av en fraktsedel bl.a. för att kontrollera de uppgifter som lämnats om godset vid fraktavtalets tillkomst. Inget sägs om att någon fraktsedel ska följa med godset; det är tänkbart att i stället en elektronisk fraktsedel görs tillgänglig för mottagaren i anslutning till utlämnandet. Mottagarens rätt att få godset utlämnat gäller emellertid oberoende av om någon fraktsedel kan företes. Även om kvittering ofta lär ske på en fraktsedel är detta inget krav. Inte heller här torde en användning av elektronisk fraktsedel förändra rättsläget.

Liksom enligt CMR-konventionen berörs inte fraktsedeln i lagens regler om fraktförarens ansvar för godset, även om dess bevisverkan naturligtvis har betydelse för skadeståndsansvaret också vid inrikes transporter. När det gäller ersättningens storlek, kan emellertid också enligt 1974 års lag ersättas högre värde än vad som följer av lagens huvudregel, om avsändaren angett det i fraktsedeln, och detsamma gäller i vissa fall beträffande ett särskilt leveransintresse (se närmare 33 och 36 §§). Här stämmer reglerna med CMR-konventionen. De kan tillämpas också när elektronisk fraktsedel används.

Beträffande genomgångstransporter – alltså när befordran utförs av flera fraktförare efter varandra – gäller enligt 41 § att var och en av fraktförarna är ansvarig för befordringen i dess helhet, förutsatt att den sker på grund av ett och samma fraktavtal och att ett exemplar av fraktsedeln åtföljer godset. Vid dessa transporter får alltså fraktsedeln särskild betydelse. (Jfr ovan om CMR-konventionens motsvarande regler, som innebär att alla fraktförare utan vidare har ett sådant ansvar.) Varje senare fraktförare inträder i avtalet genom att ta emot godset och fraktsedeln på de villkor som följer av denna och ådrar sig på detta vis det kollektiva ansvar som paragrafen anger.⁶ Om regeln ska tillämpas i fråga om elektroniska fraktsedlar, inträder ansvaret när den elektroniska fraktsedeln tillställs den efterföljande fraktföraren. Detta bör i vart fall gälla när fraktsedeln följer med godset i en dator. Liksom annars bör vidare det få samma verkan om den elektroniska fraktsedeln på annat sätt blir tillgänglig för denna fraktförare. Regeln torde dock knappast kunna tillämpas om en elektronisk fraktsedel översänds separat *innan* godset anlant. I så fall saknas en förutsättning för

⁶ Jfr Waldersten, a.a. s. 162 ff.

ansvar enligt 41 § – fraktsedeln följer inte med godset. Ansvaret bör inträda först när dels fraktsedeln blivit tillgänglig för den efterföljande fraktföraren, dels denne mottagit godset.

Lagen om inrikes vägtransport tillämpas liksom CMR-konventionen också vid kombinerade transporter om godset inte lossas från fordonet under transporten (se 4 §). De förut nämnda formkraven beträffande fraktsedeln gäller emellertid bara vid internationella transporter, och några särskilda problem torde därför inte uppkomma med elektroniska fraktsedlar.

7 Bör elektroniska fraktsedlar införas vid inrikes vägtransport?

Promemorians förslag: Elektroniska fraktsedlar bör tillåtas också vid inrikes vägtransport.

Av den föregående översikten framgår att fraktsedelns rättsliga betydelse är mindre vid inrikes vägtransport än enligt CMR-konventionen. Det gäller ofta transporter av enklare och mindre omfattande slag, där ett smidigare och mindre formbundet förfarande är naturligt. Det kan erinras om att lagen inte alls är tillämplig på befordran av flyttsaker (2 §) – en typ av transport som har stor betydelse för konsumenter. Den avser också bara befordran mot vederlag. Också denna lagstiftning tar på detta vis sikte främst på affärsmässiga avtal mellan företag, där digitaliseringen kan väntas gå snabbare än i konsumentförhållanden.

Även vid inrikes transporter kan man överväga att tillåta att fraktsedeln får elektronisk form, när parterna anser detta praktiskt. Vid det nämnda remissförfarandet rörande tilläggsprotokollet framhöll Vägverket att det fanns anledning att överväga att anpassa 1974 års lag för användning av elektroniska fraktdokument, och inom transportbranschen tycks som nämnt ett närmande till CMR-konventionens regler anses önskvärt bl.a. i detta avseende. Också här kan utvecklingen antas gå mot ökad digitalisering av förfarandet. Reformen skulle bidra till en rationalisering av verksamheten. Fast reglerna alltjämt kommer att delvis skilja sig från vad som gäller vid internationella transporter, kan det vara lämpligt med likartade bestämmelser i varje fall rörande fraktsedelns utformning; att elektroniska fraktsedlar skulle vara tillåtna vid internationella transporter men otillåtna vid inrikes transport kan te sig svårförståeligt och förvirrande. Om man nu ändrar reglerna om

internationella transporter ligger det nära till hands att samtidigt göra en motsvarande ändring i lagen om inrikes vägtransport – något som ändå kan väntas bli aktuellt inom en nära framtid.

Det är svårt att finna några vägande invändningar mot en sådan reform. Användningen av elektroniska fraktsedlar verkar inte medföra större olägenheter ens för småföretagare eller andra rutinerade mottagare. Berörda företag kommer snart att vänja sig vid att hantera elektroniska fraktsedlar när de används vid internationella transporter.

I promemorian föreslås därför en sådan lagändring.

I tilläggsprotokollet till CMR-konventionen ges som framgått regler om underskrift av elektroniska fraktsedlar. Det synes inte behövt att ta in motsvarande utförliga bestämmelser i 1974 års lag. Det bör räcka att hänvisa till de allmänna regler som ges i 2016 års lagstiftning – alltså 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, samt i lagen (2016:561) med kompletterande bestämmelser till förordningen i fråga. Lagstiftningen, som ersätter lagen (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer, ger som sagt möjligheter för regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer att få meddela bestämmelser bl.a. om certifiering av anordningar för skapande av kvalificerade elektroniska underskrifter och kvalificerade elektroniska stämplor (se nu förordningen [2007:951] med instruktion för Post- och telestyrelsen). Den innebär en viss skärpning av kravet på autentisering av elektroniska underskrifter.

Det kan vidare finnas anledning att för tydlighetens skull tillägga i lagtexten att när det gäller överlämnande och mottagande av elektroniska fraktsedlar regeln blir tillämplig också när fraktsedeln blir tillgänglig för mottagaren (jfr avsnitt 5). Tolkningen är som sagt inte självklar. Någon bestämmelse om att andra meddelanden kan ske elektroniskt är inte nödvändiga; det står ändå klart att detta är möjligt. I övrigt bör bestämmelser i lagen kunna tillämpas på elektroniska fraktsedlar utan större svårigheter, fast en ändrad lagstiftning kan naturligtvis också i detta fall motivera en omläggning av företagets rutiner.

Lagstiftningen bör träda i kraft samtidigt som ändringarna i 1969 års lag, alltså den dag regeringen bestämmer (se avsnitt 5).

Inte heller beträffande inrikes transporter lär det behövas några särskilda övergångsbestämmelser.

8 Konsekvenser av att elektroniska fraktsedlar får användas

Promemorians bedömning: Ett tillträde till tilläggsprotokollet till CMR-konventionen och införandet av bestämmelser om elektroniska fraktsedlar i enlighet med promemorian kan förväntas att på sikt leda till rationaliseringar och kostnadsbesparingar för företagen inom vägtransportbranschen. Eventuella kostnadsökningar för det allmänna bedöms rymmas inom ramen för befintliga anslag.

De ekonomiska följderna av den diskuterade reformen torde bli väsentligen desamma beträffande internationella och inrikes transporter.

Av intresse är att vägtransportmarknaden karakteriseras av många små företag. Över 80 procent av företagen har 0–4 anställda. Omkring 60 procent av företagen är aktiebolag, medan en tredjedel av åkeriföretagen är enskilda näringsidkare. Denna ojämna fördelning motsvaras också av företagets omsättning. En fjärdedel av åkeribolagen hade sålunda en nettoomsättning på under en miljon kronor enligt årsbokslutet för 2015.¹

Från transportbranschens sida har framhållits att användning av elektroniska fraktsedlar innebär en värdefull förenkling av förfarandet, som minskar de administrativa kostnader som hanteringen av pappersfraktsedlar medför. Det saknas närmare beräkningar hur stor en besparing blir, men det finns inget tvivel om att reformen på sikt utgör en vinst för vägtransportbranschen i stort.

¹ Se Godstrafikmarknaden på väg – producenter. En kartläggning av åkeriföretagen och deras förutsättningar på marknaden (rapport från Transportstyrelsen, oktober 2015) särskilt s. 7 och 19 ff.

Vid diskussionen om de ekonomiska följderna av reformen bör särskilt beaktas att en övergång till elektronisk hantering ändå torde bli nödvändig för alla transportföretag med tanke på den nuvarande utvecklingen mot ökad digitalisering. Som framgått kommer vidare CMR-konventionens regler om elektroniska fraktsedlar att tillämpas vid transporter från och till stater som tillträtt konventionen, oavsett om Sverige ratificerar tilläggsprotokollet. Det är tydligt att en övergång till elektroniska dokument med åtföljande administrativa förändringar har största relativa betydelsen för de små åkerierna, men det är nära nog omöjligt att närmare ange vilka kostnadsökningar som skulle orsakas just av den diskuterade lagändringen.

Det står i alla händelser klart att reformen får betydelse för transportföretagens arbetsförutsättningar och konkurrensförmåga, vare sig den inskränks till internationella transporter eller också omfattar inrikes transporter.

Reformen kan väntas till en början kräva ändrade rutiner, dock mindre för de företag som redan använder sig av elektroniska fraktsedlar (jfr avsnitt 3). Samtidigt bör den emellertid innebära en rationalisering av verksamheten som förenklar administrationen. Inom vissa företag torde den bli ett viktigt skäl för att påskynda den digitalisering som redan är på gång. För mindre företag som ofta mottar internationella transporter kan den medföra särskilda kostnader för att elektroniska fraktsedlar enkelt ska kunna hanteras, men också för deras del torde utvecklingen ändå gå mot en ökad digitalisering. – Reformen kan väntas påverka konkurrensförhållandena såtillvida som den innebär en särskild fördel för de större transportföretag som redan hunnit långt i digitaliseringsarbetet.

För det allmänna torde reformen inte innebära någon kostnadsökning. Tullbehandling och kontroller beträffande vägtransporterna torde snarare förenklas i varje fall på sikt. För domstolarna och för myndigheter av olika slag kan alltså de ekonomiska konsekvenserna väntas bli försumbara och eventuella kostnadsökningar tas inom ramen för befintliga anslag.

Ibland framhålls att övergång från pappershantering till elektronisk hantering innebär en fördel från miljösynpunkt, eftersom användningen av pappersmassa och tillverkningsprocessen får negativa effekter i detta hänseende. Så är sannolikt fallet, även om

reformens verkningar i detta hänseende torde vara relativt obetydliga.

9 Författningskommentar

9.1 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

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.

Enligt paragrafen blir CMR-konventionen med de ändringar som framgår av 2008 års tilläggsprotokoll svensk lag. Bestämmelsen har motiverats i avsnitt 5.

Lagändringen innebär att tillämpningen av vissa regler i konventionen får anpassas till användningen av elektroniska fraktsedlar. Också i övrigt innebär lagstiftningen en viss ändring i rättsläget. Särskilt kan nämnas följande.

Elektroniska fraktsedlar kan bara användas efter överenskomelse mellan parterna i fraktavtalet. I fråga om undertecknande av sådana fraktsedlar gäller bestämmelserna i lag (2016:561) med kompletterande bestämmelser till EU:s förordning om elektronisk identifiering och betrodda tjänster för elektroniska transaktioner på den inre marknaden jämte föreskrifter om certifiering i förordningen (2007:951) med instruktion för Post- och telestyrelsen. Dessa fraktsedlar kan inte undertecknas genom tryckt underskrift

eller genom vanlig stämpel (däremot genom elektronisk stämpel som uppfyller gällande autentiseringskrav).

Vad som sägs i artikel 5 i CMR-konventionen om att en fraktsedel ska upprättas i tre olika exemplar gäller inte för elektroniska fraktsedlar. Om det i konventionen föreskrivs att en åtgärd med ett sådant exemplar ska ha viss rättsverkan, gäller det även en fraktsedel som upprättats i elektronisk form. Artikel 12 får då anses innebära att om en sådan fraktsedel blir tillgänglig för godsets mottagare rätten att förfoga över godset går över till denne. När i vissa andra artiklar i CMR-konventionen (artiklarna 5, 12, 13 och 34) talas om att en fraktsedel överlämnas, utlämnas eller mottas blir även dessa bestämmelser tillämpliga när en elektronisk fraktsedel blir tillgänglig för mottagaren.

Föreskriften i artikel 8 i CMR-konventionen om att avsändaren ska uttryckligen godkänna ett förbehåll på fraktsedeln får anses innebära att anteckning ska ske elektroniskt.

Bestämmelsen i artikel 35 i CMR-konventionen om att en fraktförare vid genomgångstransport ska teckna namn och adress på det andra exemplaret av fraktsedeln bör beträffande elektroniska fraktsedlar tillämpas så att anteckningen sker antingen elektroniskt i fraktsedelns text eller på en utskrift av fraktsedeln.

Regeln i artikel 6 i tilläggsprotokollet, som hänvisar till handlingar angivna i artikel 11 i CMR-konventionen, tillåter att dokument som krävs till uppfyllande av offentliga föreskrifter överlämnas elektroniskt. Detta gäller dock inte när sådana föreskrifter innehåller formkrav som strider mot detta, t.ex. att en handling ska medföras i pappersform (se avsnitt 3.5).

I övrigt kan hänvisas till den genomgång av olika frågor vid tillämpning av tilläggsprotokollet som skett i avsnitt 3.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

Den nya lagstiftningen blir tillämplig på fraktavtal som sluts efter ikraftträdandet.

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

7 § 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.

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.

Genom ändringen i paragrafen blir det möjligt att liksom vid internationella vägtransporter använda sig av elektronisk fraktsedel, om parterna är överens om detta. Undertecknande av sådan fraktsedel ska ske elektroniskt, genom en elektronisk underskrift. En elektronisk stämpel bör kunna godtas om den går att autentisera på samma sätt som en elektronisk underskrift. Hänvisningen följer mönstret i åtskilliga andra lagar som ändrats enligt 2016 års lagstiftning i bl.a. rättegångsbalken, socialförsäkringsbalken och fastighetsbildningslagen (1970:988).

Vad som i lagen sägs om rättsverkan av en åtgärd med ett exemplar av en fraktsedel gäller också åtgärder med en elektronisk fraktsedel oavsett att den endast upprättas i ett exemplar. Som framgår av andra stycket anses en sådan fraktsedel överlämnad eller tillställd någon annan så snart den blivit tillgänglig för denne, något som kan bli aktuellt vid tillämpning av 12, 20 och 41 §§.

Liksom när det gäller internationella transporter har i det föregående skett en genomgång av olika frågor som uppkommer, om elektroniska fraktsedlar skulle tillåtas vid inrikes vägtransport (avsnitt 6). För ytterligare kommentarer till den föreslagna lagändringen kan hänvisas till denna genomgång.

Ikraftträdande

Denna lag träder i kraft den dag som regeringen bestämmer.

De nya reglerna blir tillämpliga på fraktavtal som sluts efter lagens ikraftträdande.

Uppdrag om Sveriges ratifikation av tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektroniska fraktsedeln

Före detta justitierådet Bertil Bengtsson har ett pågående uppdrag att biträda Justitiedepartementet/L2. Inom ramen för detta uppdrag ges ett uppdrag att utreda frågan om ett svenskt tillträde till 2008 års tilläggsprotokoll till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (Convention relative au Contrat de Transport international de marchandises par route, CMR-konventionen).

Sammanfattning

Uppdragstagaren ska ta fram ett underlag för bedömningen av om Sverige ska ratificera 2008 års tilläggsprotokoll till CMR-konventionen. Uppdragstagaren ska vidare ge förslag till ställningstagande i frågan och föreslå de författningsändringar som behövs för att protokollet ska kunna ratificeras eller som bedöms lämpliga med anledning av ratifikationen. Uppdragstagaren ska också överväga om det finns behov att göra motsvarande ändringar i regleringen av inrikes vägtransporter.

Uppdraget ska redovisas senast den 3 oktober 2016.

CMR-konventionen och tilläggsprotokollet

CMR-konventionen antogs 1956 och reglerar internationella transporter av gods på väg. Konventionen innehåller bestämmelser om ingående av transportavtalet och om avsändarens och fraktförarens förpliktelser gentemot varandra, t.ex. fraktförarens ansvar för förlust av och skador på godset. Transportavtalet ska bekräftas genom en fraktsedel, som fyller flera viktiga funktioner. Fraktsedeln utgör bl.a. bevis om att avtal har slutits, om innehållet i avtalet och om fraktförarens mottagande av godset. Fraktsedeln har också en legitimationsfunktion i det att möjligheten att förfoga över godset i vissa avseenden knyts till fraktsedeln.

Bestämmelserna i CMR-konventionen om fraktsedel är utformade med tanke på dokument i pappersform. I takt med IT-utvecklingen har emellertid hanteringen av fraktsedlar kommit att digitaliseras alltmer. Av den anledningen inleddes i Förenta Nationernas kommission för Europa (ECE) år 2000 ett arbete med att ta fram bestämmelser rörande elektronisk fraktsedel. Arbetet resulterade i att ett tilläggsprotokoll till CMR-konventionen antogs av Kommittén för landtransporter inom ECE den 20 februari 2008. Genom tilläggsprotokollet likställs en elektronisk fraktsedel med en fraktsedel i pappersform. En fraktsedel i elektronisk form fyller alltså samma funktioner och får samma betydelse som den fraktsedel som beskrivs i CMR-konventionen. Protokollet innehåller också bestämmelser om utformningen av och autentiseringen av den elektroniska fraktsedeln.

Sverige har undertecknat tilläggsprotokollet med förbehåll för ratifikation, men ännu inte tillträtt det.

Svensk rätt

Bestämmelser som genomför CMR-konventionen har införts i svensk rätt genom lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg. Lagen inkorporerar de viktigaste bestämmelserna i konventionen. Lagen innehåller också vissa bestämmelser om utformning av fraktsedlar, verkställighet av domar m.m. som bygger på konventionen.

1969 års lag är liksom CMR-konventionen endast tillämplig på internationella transporter. Bestämmelser om inrikes transporter på väg finns i lagen (1974:610) om inrikes vägtransport. Lagen överensstämmer i stora delar med regleringen för internationella transporter. Också vid inrikes vägtransport finns bestämmelser om fraktsedel, men till skillnad från vid internationella transporter är användandet av fraktsedel inte obligatoriskt. Utfärdandet av en fraktsedel kan underlåtas om det medför beaktansvärd olägenhet eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga (7 § första stycket). Fraktsedeln vid inrikes transporter har inte heller den legitimationsfunktion som fraktsedlar vid internationella transporter.

Uppdraget

Uppdragstagaren ska ta fram ett underlag för bedömningen av frågan om ett svenskt tillträde till 2008 års tilläggsprotokoll till CMR-konventionen och lämna ett förslag till ställningstagande. Mycket talar för att ett svenskt tillträde skulle leda till minskade administrativa kostnader för köpare, säljare, åkare och speditörer. Detta bekräftas av Transportindustriförbundet. Inom EU har det dessutom framhållits att fördröjningen av medlemsstaternas tillträde till tilläggsprotokollet motverkar användningen av elektroniska dokument inom vägtransportsektorn och hindrar utvecklingen av logistiken på olika områden, inte bara inom transportsektorn utan även när det gäller t.ex. tull och e-handel.

Uppdragstagaren ska vidare föreslå de författningsändringar som behövs för att tilläggsprotokollet ska kunna ratificeras eller som bedöms lämpliga med anledning av ratifikationen. Uppdragstagaren ska i det sammanhanget överväga huruvida det finns behov av att göra motsvarande anpassning i lagen om inrikes vägtransporter för användning av elektronisk fraktsedel.

Vid utförandet av uppdraget ska uppdragstagaren uppmärksamma hur frågor som direkt eller indirekt har betydelse för tillträdet till tilläggsprotokollet hanteras i andra jämförbara länder inom EU och hur bestämmelserna i tilläggsprotokollet förhåller sig till EU-rätten. Uppdragstagaren ska särskilt hålla sig informerad om användningen av elektroniska fraktsedlar för internationella järn-

vägstransporter. På järnvägsområdet har användningen av elektroniska fraktdokument i vissa avseenden ansetts kunna medföra problem i förhållande till regleringen inom EU, eftersom det i EU-rätten finns begränsningar att tillåta att dokument, som ska medfölja visst slags gods, tillhandahålls i elektronisk form. Uppdragstagaren ska överväga om det finns motsvarande frågor att ta ställning till när det gäller användningen av fraktsedlar för gods-transporter på väg.

Uppdragstagaren ska bedöma förslagets ekonomiska konsekvenser för berörda företag och för det allmänna. Om förslagen kan förväntas leda till kostnadsökningar för det allmänna, ska uppdragstagaren föreslå hur dessa ska finansieras.

Uppdraget ska redovisas senast den 3 oktober 2016.

Konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR)

Preamble

The Contracting Parties,

Having recognized the desirability of standardizing the conditions governing the contract for the international carriage of goods by road, particularly with respect to the documents used for such carriage and to the carrier's liability,

Have agreed as follows:

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:

Inledning

De Fördragsslutande Parterna,

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

Har enats om följande:

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 semitrailers as defined in article 4 of the Convention on</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-</p>	<p>2. I denna konvention förstås med "fordon" sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar, som avses i artikel 4 i konventionen den 19 sept-</p>

Road Traffic dated 19 September 1949.	qu'ils sont définis par l'article 4 de la Convention sur la circulation routière en date du 19 septembre 1949.	ember 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:	4. La présente Convention ne s'applique pas:	4. Denna konvention tillämpas inte
(a) to carriage performed under the terms of any international postal convention;	a) aux transports effectués sous l'empire de conventions postales internationales,	a) på befordran, som utförs i enlighet med internationella överenskommelser om postbefordran;
(b) to funeral consignments;	b) aux transports funéraires,	b) på begravningstransport;
(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 provisions of this Convention by special agreements between	5. Les Parties contractantes s'interdisent d'apporter par voie d'accords particuliers conclus entre deux ou plusieurs d'entre elles	5. De Fördragslutande Parterna förbinder sig att inte genom särskilda överenskommelser mellan två eller flera av dem avtala om

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.

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.

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

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

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 – 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

carriage by the other means of transport was not caused by an act or omission of the carrier by road, but by some event which could only have occurred in the course of and by reason of the carriage by that other means of transport, the liability of the carrier by road shall be determined not by this Convention but in the manner in which the liability of the carrier by the other means of transport would have been determined if a contract for the carriage of the goods alone had been made by the sender with the carrier by the other means of transport in accordance with the conditions prescribed by law for the carriage of goods by that means of transport. If, however, there are no such prescribed conditions, the lia-

de la marchandise qui est survenu au cours du transport par l'un des modes de transport autre que la route n'a pas été causé par un acte ou une omission du transporteur routier et qu'il provient d'un fait qui n'a pu se produire qu'au cours et en raison du transport non routier, la responsabilité du transporteur routier est déterminée non par la présente Convention, mais de la façon dont la responsabilité du transporteur non routier eût été déterminée si un contrat de transport avait été conclu entre l'expéditeur et le transporteur non routier pour le seul transport de la marchandise conformément aux dispositions impératives de la loi concernant le transport de marchandises par le mode de transport autre que la route. Toutefois, en l'ab-

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

bility of the carrier by road shall be determined by this Convention.

sence de telles dispositions, la responsabilité du transporteur par route sera déterminée par la présente 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.

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

Pour l'application de la présente Convention, le transporteur répond,

Vid tillämpning av denna konvention är fraktföraren ansvarig för vad en an-

<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>ställd 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.</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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

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

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 stämplat, 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 utfärdas för varje fordon, godsslag eller parti.

vehicle used, or for each kind or lot of goods.

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. The consignment note shall contain the following particulars:

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

(b) the name and address of the sender;

(c) the name and address of the carrier;

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

(e) the name and address of the consignee;

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

Article 6

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

a) le lieu et la date de son établissement,

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

c) le nom et l'adresse du transporteur,

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

e) le nom et l'adresse du destinataire,

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

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) mottagarens namn och adress;

f) gängse benämning på godsets art och på förpackningssättet samt, i fråga om farligt gods, dettas allmänt vedertagna benäm-

their generally recognized description;	dénomination généralement reconnue,	ning;
(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 brutovikt 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 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:

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

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

(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.

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

a) l'interdiction de transbordement,

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

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

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

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

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

g) la liste des documents remis au transporteur.

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

a) förbud mot omlastning;

b) de kostnader som avsändaren åtar sig att betala;

c) efterkravsbelopp som ska upp-bäras vid godsets ut-lämnande;

d) godsets dekla-rerade värde samt belopp motsvarande särskilt intresse av leveransen;

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren rörande försäkring av godset;

f) avtalad tid inom vilken beford-ringen ska vara full-gjord;

g) förteckning över handlingar som överlämnas till fraktföraren.

3. Parterna får i fraktsedeln införa de ytterligare uppgifter som de anser påkal-lade.

Article 7

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

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

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

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

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

Article 7

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

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

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

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

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

Artikel 7

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.

to have done so on behalf of the sender.

3. If the consignment note does not contain the statement specified in article 6, paragraph 1 (k), the carrier shall be liable for all expenses, loss and damage sustained through such omission by the person entitled to dispose of the goods.

Article 8

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

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

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

2. Where the car-

agissant pour le compte de l'expéditeur.

3. Si la lettre de voiture ne contient pas la mention prévue à l'article 6, paragraphe 1. k), le transporteur est responsable de tous frais et dommages que subirait l'ayant droit à la marchandise en raison de cette omission.

Article 8

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

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

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

2. Si le transpor-

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.

Artikel 8

1. Vid mottagandet av godset ska fraktföraren undersöka

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

b) godsets och förpackningens synliga tillstånd.

2. Kan fraktföra-

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 packaging. Such reservations shall not bind the sender unless he has expressly agreed to be bound by them in the consignment note.

3. The sender shall be entitled to require the carrier to check the gross weight of the goods or their quantity otherwise expressed. He may also require the contents of the packages to be

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

3. L'expéditeur a le droit d'exiger la vérification par le transporteur du poids brut ou de la quantité autrement exprimée de la marchandise. Il peut aussi exiger la vérification du contenu

ren 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 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. 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.

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.

des colis. Le transporteur peut réclamer le paiement des frais de vérification. Le résultat des vérifications est consigné sur la lettre de voiture.

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.

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.

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. 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

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.

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.

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 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

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

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

place them at the disposal of the carrier and shall furnish him with all the information which he requires.

les documents nécessaires et lui fournir tous renseignements voulus.

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 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.

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.

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. 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,

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-

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

provided that the compensation payable by the carrier shall not exceed that payable in the event of loss of the goods.

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.

oriktigt. Ersättning- en 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 fraktse- deln.

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

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.

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.

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.

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.

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

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

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

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

new instructions to the carrier have been entered and indemnifies the carrier against all expenses, loss and damage involved in carrying out such instructions;

b) that the carrying out of such instructions is possible at the time when the instructions reach the person who is to carry them out and does not either interfere with the normal working of the carrier's undertaking or prejudice the senders or consignees of other consignments;

c) that the instructions do not result in a division of the consignment.

6. When, by reason of the provisions of paragraph 5 (b) of this article, the carrier cannot carry out the instructions which he receives, he shall immediately notify the person who gave

inscrites les nouvelles instructions données au transporteur, et dédommage le transporteur des frais et du préjudice qu'entraîne l'exécution de ces instructions;

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

tecknats, samt gottgör fraktföraren för kostnad och skada som följer av anvisningarnas utförande;

b) att utförandet av de nya anvisningarna är möjligt vid den tidpunkt när de når den som 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 underätta den som meddelat anvisningen.

him such intruc-
tions. sonne dont émanent
ces 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.

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

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

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

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

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.

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.

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

Article 14

1. Si, pour un motif quelconque, l'exécution du contrat dans les conditions prévues à la lettre de voiture est ou devient impos-

Artikel 14

1. Är eller blir det av någon orsak före godsets ankomst till bestämmelseorten omöjligt att fullgöra avtalet på det sätt som fraktsedeln an-

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.

sible 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.

ger, ska fraktföraren begära anvisning från den som enligt artikel 12 har rätt att förfoga över godset.

2. Om emellertid omständigheterna medger att befordringen 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.

Article 15

1. Where circumstances prevent delivery of the goods after their arrival at the place designated for delivery, the carrier shall ask the sender for his instructions. If the consignee refuses the goods the sender shall be entitled to dispose of them without being obliged to produce the first copy of the consignment note.

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

3. When circumstances preventing delivery of the goods arise after the consignee, in exercise of his rights under article 12,

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. 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

Artikel 15

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

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 anvis-

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.

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.

ning 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 dispose of them and thereupon the carriage shall be

2. Dans les cas visés à l'article 14, paragraphe 1, et à l'article 15, le transporteur peut décharger immédiatement la marchandise pour le compte de l'ayant droit; après ce déchargement, le transport est réputé

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 avslu-

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

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 céder 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 pro-

tad. 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 gods-

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.

céder 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.

et, 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.

CHAPTER IV	CHAPITRE IV	KAPITEL IV
Liability of the carrier	Responsabilité du transporteur	Fraktförarens ansvarighet
<i>Article 17</i>	<i>Article 17</i>	<i>Artikel 17</i>
<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>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 conse-</p>	<p>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.</p>	<p>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</p>

quenses 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

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 ma-

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

- 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
- nière expresse et mentionné dans la lettre de voiture;
- b) absence ou défectuosité de l'emballage pour les marchandises exposées par leur nature à des déchets ou avaries quand elles ne sont pas emballées ou sont mal emballées;
- c) manutention, chargement, arrimage ou déchargement de la marchandise par l'expéditeur ou le destinataire ou des personnes agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;
- d) nature de certaines marchandises exposées, par des causes inhérentes à cette nature même, soit à perte totale ou partielle, soit à avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne et spontanée, dessiccation, coulage, déchet normal ou action de la vermine et des rongeurs;
- e) insuffisance ou
- 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 el-

or inadequacy of marks or numbers on the packages;	imperfection des marques ou des numéros de colis;	ler felaktig märkning eller numrering av kollina;
(f) the carriage of livestock.	f) transport d'animaux vivants.	f) befordran av levande djur.

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.

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.

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.

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

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

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

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.

circonstances de fait, la perte ou l'avarie a pu résulter d'un ou de plusieurs des risques particuliers prévus a 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.

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. 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.

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.

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 kolli.

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

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

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

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.

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.

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.

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 time-limit, within sixty days from the time when the carrier took over the goods, shall be

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

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 befordran, äger den berättigade anse godset

conclusive evidence of the loss of the goods, and the person entitled to make a claim may thereupon treat them as lost.

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

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

som förlorat utan att behöva förebringa 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

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.

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.

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. 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.

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.

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 betalades 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

Article 21

Si la marchandise est livrée au destina-

Artikel 21

Har godset lämnats ut till motta-

to the consignee without collection of the "cash on delivery" charge which should have been collected by the carrier under the terms of the contract of carriage, the carrier shall be liable to the sender for compensation not exceeding the amount of such charge without prejudice to his right of action against the consignee.

Article 22

1. When the sender hands goods of a dangerous nature to the carrier, he shall inform the carrier of the exact nature of the danger and indicate, if necessary, the precautions to be taken. If this information has not been entered in the consignment note, the burden of proving, by some other means, that the carrier knew the exact nature of the

taire sans encaissement du remboursement qui aurait dû être perçu par le transporteur en vertu des dispositions du contrat de transport, le transporteur est tenu d'indemniser l'expéditeur à concurrence du montant du remboursement, sauf son recours contre le destinataire.

Article 22

1. Si l'expéditeur remet au transporteur des marchandises dangereuses, il lui signale la nature exacte du danger qu'elles présentent et lui indique éventuellement les précautions à prendre. Au cas où cet avis n'a pas été consigné sur la lettre de voiture, il appartient à l'expéditeur ou au destinataire de faire la preuve, par tous autres moyens, que

garen 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 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 fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren hade

danger constituted by the carriage of the said goods shall rest upon the sender or the consignee.

le transporteur a eu connaissance de la nature exacte du danger que présentait le transport des dites marchandises.

kännedom om den särskilda arten av den fara som 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 ersättningskyldig. Avsändaren är ansvarig för all kostnad, förlust eller skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande till befordran eller till följd av dess befordran.

Article 23

1. When, under the provisions of this Convention, a carrier is liable for compensation in respect of total or

Article 23

1. Quand, en vertu des dispositions de la présente Convention, une indemnité pour perte totale ou partielle de

Artikel 23

1. Är fraktföraren på grund av bestämmelserna i denna konvention skyldig att utge ersättning för förlust eller

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.

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.

minskning av gods, beräknas ersättning- en efter det värde godset vid tiden för dess mottagande till befordran hade på den ort där det mot- togs 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 commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.

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.

2. Godsets värde bestäms efter börs- priset, eller om sådant pris saknas, efter marknadspriset eller, om inte heller sådant pris finns, efter det gängse värdet av gods av samma slag och be- skaffenhet.

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

3. Toutefois, l'in- demnité ne peut dépasser 8,33 unités de compte par kilo- gramme du poids brut manquant.

3. Ersättningen får dock inte över- stiga 8,33 beräk- ningsenheter per kilogram av förlorad bruttovikt.

4. In addition, the carriage charges, Custom duties and other charges in- curred in respect of

4. Sont en outre remboursés le prix du transport, les droits, de douane et les autres frais en-

4. Här utöver ska frakt, tullavgifter och andra kostnader med anledning av befordringen åter-

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.

courus 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.

betalas, 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, conformément aux articles 24 et 26.

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

7. L'unité de compte mentionnée dans la présente Convention est le Droit de tirage spé-

7. Den beräkningsenhet som anges i konventionen är den särskilda dragningsrät-

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

cial 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

ten 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.

Fund, shall be calculated in a manner determined by that State.

façon déterminée par cet Etat.

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

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

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.

to the law of the State concerned.

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 Pro-

9. Le calcul mentionné a 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'Organi-

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

to the CMR and whenever there is a change in either.

sation 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.

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.

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

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.

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.

accordance with
article 23, para-
graphs 1, 2 and 4.

2. The compen-
sation 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 pay-
ment 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 exceed-
ed, by entering such
amount in the con-
signment note.

2. Toutefois,
l'indemnité ne peut
dépasser –

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

b) si une partie
seulement de l'expé-
dition 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 a la lettre
de voiture, et contre
paiement d'un
supplement 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. Ersättningen
får dock inte över-
stiga:

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

b) om bara en del
av sändningen mins-
kat i värde till följd
av skadan, det be-
lopp som skulle ha
utgått, om denna del
gått förlorat.

Artikel 26

1. Avsändaren
kan genom anteck-
ning i fraktsedeln
och mot betalning
av överenskommen
tilläggsavgift fast-
ställa ett belopp,
som motsvarar det
särskilda intresset av
riktigt utlämnande
om godset går för-
lorat, 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 prevue 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 fraktören eller, om sådant anspråk inte framställts, från den dag då talan väcktes.

2. When the amounts on which

2. Lorsque les éléments qui servent

2. Är belopp som ligger till grund för

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.

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.

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 ersättningens storlek.

2. In cases where the extra-contractual liability for loss,

2. Lorsque la responsabilité extra-contractuelle pour

2. Framställs på annan grund än avtal anspråk med anled-

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.

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.

ning 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 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.

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.

Artikel 29

1. Fraktföraren får inte åberopa de bestämmelser i detta kapitel vilka utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller innebär överflyttning av bevisskyldigheten, 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 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.

CHAPTER V

CHAPITRE V

KAPITEL V

Claims and actions

Reclamatinos et actions

Anmärkningar och väckande av talan

*Article 30**Article 30**Artikel 30*

1. If the consignee takes delivery of the goods with-

1 Si le destinataire a pris livraison de la marchandise

1. Har mottagaren tagit emot godset utan att ha

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

2. When the condition of the goods has been duly checked by the consignee and the car-

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 on 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

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 fraktsedel. 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

rier, 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 con-

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.

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 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

signee, as the case may be, shall not be included.

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

Article 31

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

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

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

Article 31

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

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

till mottagarens förfogande.

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

Artikel 31

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

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

(b) 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.

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.

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

och får inte väckas vid annan domstol.

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.

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.

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. When a judge-

3. Lorsque dans

3. Sedan dom i

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

4. The provisions of paragraph 3 of this article shall apply to 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

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

4. Les dispositions du paragraphe 3 du présent article s'appliquent aux jugements contradictoires, aux jugements par défaut et aux transactions judiciaires mais ne s'appliquent ni aux jugements qui ne sont exécutoires que par provision, ni aux condamnations en dommages et in-

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. 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 käreande, som helt

or partly fails in his action.

térêts qui seraient prononcés en sus des dépens contre un demandeur en raison du rejet total ou partiel de sa demande.

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

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

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

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. Pre-

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

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

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

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

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

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 sixantième 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.

skriptionstiden 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.

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

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

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

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

the case. That law shall also govern the fresh accrual of rights of action.

ce qui concerne l'interruption de la prescription.

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 prescriptive ne peut plus être exercée, même sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

4. Preskriberad fordran kan inte göras 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

Si un transport régi par un contrat

Utförs befordran på grund av ett och

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.

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.

samma fraktavtal av flera vägfraktförare efter varandra, är var och en av dem ansvarig för utförandet av beföringen 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

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

Article 35

1. Le transporteur qui accepte la marchandise du transporteur précédent remet à celui-ci un reçu daté et signé. Il doit porter son nom et son adresse sur le deuxième exemplaire de la lettre de voiture. S'il y a lieu, il appose sur cet exemplaire, ainsi que sur le reçu, des réserves analogues à celles qui sont prévues à l'article 8, para-

Artikel 35

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 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

2.

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

Article 36

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

graphie 2.

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

Article 36

A moins qu'il ne s'agisse d'une demande reconventionnelle ou d'une exception formulée dans une instance relative à une demande fondée sur le même contrat de transport, l'action en responsabilité pour perte, avarie ou retard ne peut être dirigée que contre le premier transporteur, le dernier transporteur, ou le transporteur qui exécutait la partie du transport au cours de laquelle s'est produit le fait ayant causé la perte, l'avarie ou le retard l'action peut être dirigée à la fois contre plusieurs de ces transporteurs.

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 om genkärsmål eller kvittningsyrkande i rättegång rörande fordran grundad på fraktavtalet, föras endast mot den förste eller den sista 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

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 impos-

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

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

sible 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;

des parts de responsabilité est impossible, chacun d'eux est responsable proportionnellement à la part de rémunération du transport qui lui revient;

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) 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

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 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.

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.

Article 39

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

2. A carrier wishing to take proceedings to enforce his right of recovery may make his claim before the competent court or tribunal of the country in which one of the carriers concerned is ordinarily resident, or has his principal place of business or the branch or agency through which the

Article 39

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

2. Le transporteur qui veut exercer son recours peut le former devant le tribunal compétent du pays dans lequel l'un des transporteurs intéressés a sa résidence habituelle, son siège principal ou la succursale ou l'agence par l'entremise de laquelle le contrat de transport a été conclu. Le re-

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 rät-

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.

cours 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.

tegång 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

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 fe-

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 frakt-

similar clause, or any clause shifting the burden of proof shall be null and void.	rait céder le bénéfice de l'assurance de la marchandise ou toute autre clause analogue, ainsi que toute clause déplaçant le fardeau de la preuve.	förelagen av rätten till utfallande försäkringsbelopp eller som har liknande innebörd eller som innebär överflyttning av beviskyldigheten.
------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

CHAPTER VIII

CHAPITRE VIII

KAPITEL VIII

Final provisions

Dispositions finales

Slutbestämmelser

*Article 42**Article 42**Article 42*

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

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

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

2. Such countries as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms

2. Les pays susceptibles de participer à certains travaux de la Commission économique pour l'Europe en application du paragraphe 11 du mandat

2. Stater, som får delta i viss del av den av Ekonomiska kommissionen rör Europa bedrivna verksamheten enligt elfte stycket av kommissionens di-

of reference may become Contracting Parties to this Convention by acceding thereto after its entry into force.

de cette Commission peuvent devenir parties contractantes à la présente Convention en y adhérant après son entrée en vigueur.

rektiv, kan bli Fördragsslutande Parter i denna konvention genom att ansluta sig till konventionen sedan denna trätt i kraft.

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

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

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

4. This Convention shall be ratified.

4. La présente Convention sera ratifiée.

4. Denna konvention ska ratificeras.

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 sker genom att instrument därom deponeras hos Förenta Nationernas generalsekreterare.

Article 43

1. This Convention shall come into force on the ninth day after five of the countries referred to in article 42, paragraph 1,

Article 43

1. La présente Convention entrera en vigueur le quatrième jour après que cinq des pays mentionnés au paragraphe 1 de

Artikel 43

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

have deposited their instruments of ratification or accession. l'article 42 auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion. rat 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 adhèrera après que cinq pays auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion, la présente Convention entrera en vigueur le quarantevingt-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 denun- 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.

ciation.

Article 45

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

Article 45

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

Artikel 45

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

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

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.

Artikel 46

1. Varje stat får vid depositionen av sitt ratifikations- eller anslutningsinstrument eller när som helst därefter genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekretärare förklara, att denna konvention ska vara tillämplig inom alla de territorier för vilkas internationella angelägenheter den staten svarar eller inom

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.

La Convention sera applicable au territoire ou aux territoires mentionnés dans la notification à dater du quarante-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.

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 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.

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

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

Article 47

Any dispute between two or more Contracting Parties

Article 47

Tout différend entre deux ou plusieurs Parties con-

Artikel 47

Varje tvist mellan två eller flera Fördragsslutande Parter

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.

tractantes touchant l'interprétation ou l'application de la présente Convention que les Parties n'auraient pu régler par voie de négociations ou par un autre mode de règlement pourra être porté, à la requête d'une quelconque des Parties contractantes intéressées, devant la Cour internationale de Justice, pour être tranché par elle.

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 has entered such a reservation.

Article 48

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

Article 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 Fördragsslutande Part som gjort sådant förbehåll.

2. Any Contract-

2. Toute partie

2. Fördragsslut-

ing 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.

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.

ande 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

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

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

Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary General, not less than one-fourth of the Contracting Parties notify him of their concurrence with the request.

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

convoquera une conférence de révision si, dans un délai de quatre mois à dater de la notification adressée par lui, le quart au moins des Parties contractantes lui signifient leur assentiment à cette demande.

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

minst en fjärdedel av de Fördragsslutande Parterna inom fyra månader från dagen för generalsekreterarens underrättelse meddelar denne att de samtycker till framställningen.

2. Om en konferens sammankallas enligt föregående stycke, ska generalsekreteraren underrätta 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. 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.

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.

3. Generalsekretären 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.

Article 50

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

(a) ratification and accessions under article 42;

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

Article 50

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

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

b) les dates auxquelles la présente Convention entrera en vigueur confor-

Artikel 50

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

a) ratifikationer och anslutningar enligt artikel 42;

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

article 43;	mément à l'article 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

EN FOI DE
QUOI, les soussi-

TILL BEKRÄF-
TELSE VARPÅ

undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Convention.

gnés, à ce dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

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 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.

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 underteckandet 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 Brit-

1. La présente Convention ne s'applique pas aux transports entre le Royaume-Uni de

1. Denna konvention tillämpas inte på befordran mellan Förenade Konungariket Stor-

ain and Northern Ireland and the Republic of Ireland.

Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et la République d'Irlande.

britannien och Nordirland samt Republiken Irland.

2. Ad article 1, paragraph 4.

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

2. Ad article premier, paragraphe 4.

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

2. Till artikel 1 fjärde stycket.

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

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 till konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) avseende den elektronisk fraktsedel

THE PARTIES TO
THIS
PROTOCOL,

LES PARTIES AU
PRÉSENT
PROTOCOLE,

PARTERNA TILL
DETTA
PROTOKOLL,

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 konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran 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 handling of data,

DÉSIREUSES de compléter ladite Convention afin de faciliter l'établissement optionnel de la lettre de voiture par les procédés employés pour l'enregistrement et le traitement électroniques des données,

OCH SOM ÖNSKAR komplettera konventionen för att underlätta möjligheten att utforma fraktsedeln med hjälp av förfaranden som används vid elektronisk upptagning och hantering av data,

HAVE AGREED as follows:	SONT CONVENUES de ce qui suit:	HAR ÖVERENSKOMMIT följande.
<u>Article 1</u>	<u>Article premier</u>	<u>Artikel 1</u>
<i>Definitions</i>	<i>Définitions</i>	<i>Definitioner</i>
For the purposes of this Protocol,	Aux fins du présent Protocole,	I detta protokoll betyder
“Convention” means the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR);	"Convention" signifie la Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route (CMR);	<i>konvention</i> : konventionen om frakta-avtalet vid internationell godsbefordran 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;	“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;	<i>elektronisk kommunikation</i> : 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,
“Electronic consignment note” means a consignment	“Lettre de voiture électronique” signifie une lettre de	<i>elektronisk fraktsedel</i> : en fraktsedel utfärdad genom

ment 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.

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 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

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.

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 en fraktsedel som avses i konventionen och medföra samma rättsverkningar som den fraktsedeln.

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

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

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 bestrykas 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 enkelt 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 hänför 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

Article 4

Conditions d'établissement de la lettre de voiture électronique

Artikel 4

Förfarandet vid utfärdande av den elektroniska fraktsedeln

1. The electronic consignment note shall contain the

1. La lettre de voiture électronique contient les mêmes

1. Den elektroniska fraktsedeln ska innehålla samma

same particulars as the consignment note referred to in the Convention. indications que la lettre de voiture visée à la Convention. uppgifter som en fraktsedel som avses i konventionen.

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.

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.

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 vid kommunikation, förvaring och visning.

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

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

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

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.

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.

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 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

Article 5

Mise en oeuvre 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 oeuvre 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

Artikel 5

Införande av den elektroniska fraktsedeln

1. De parter som har intresse i fraktaavtalets 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 frakt-

ment note to the entitled party;	à la partie habilitée;	sedeln till den berättigade parten,
(b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;	(b) L'assurance que la lettre de voiture électronique conservera son intégrité;	b) försäkran om att uppgifterna i den elektroniska fraktsedeln förblir intakta,
(c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;	(c) La façon dont le titulaire des droits découlant de la lettre de voiture électronique peut démontrer qu'il en est le titulaire;	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;	(d) La façon dont il est donné confirmation que la livraison au destinataire a eu lieu;	d) sättet på vilket avlämnande till mottagaren ska bekräftas,
(e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and	(e) Les procédures permettant de compléter ou de modifier la lettre de voiture électronique; et	e) förfarandet vid komplettering eller ändring av den elektroniska fraktsedeln, och
(f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.	(f) Les procédures de remplacement éventuel de la lettre de voiture électronique par une lettre de voiture établie par d'autres moyens.	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

2. Les procédures énoncées au paragraphe 1 doivent être mentionnées

2. Förfarandet enligt första stycket ska anges i den elektroniska frakt-

consignment note and shall be readily ascertainable. dans la lettre de voiture électronique et être aisément vérifiables. sedeln 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 Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this

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 Convention peuvent être fournis par l'expéditeur au transporteur sous forme de communication électronique si ces documents existent sous cette

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

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.

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.

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 after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.

2. Le présent Protocole sera ouvert à la signature à Genève du 26 au 30 mai 2008 inclus et, après cette date, au siège des Nations Unies à New York jusqu'au 30 juin 2009 inclus.

2. Detta protokoll ska stå öppet för undertecknande i Genève från 27 till och med 30 maj 2008 och 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 af-

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 adhé-

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

ter its entry into force.

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

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 Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

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,

rant après son entrée en vigueur.

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

6. Tout instrument de ratification ou d'adhésion, déposé après l'entrée en vigueur d'un amendement au présent Protocole adopté conformément aux dispositions de l'article 13 ci-après, est réputé s'appliquer au Protocole tel que modifié par l'amendement.

Article 8

Entrée en vigueur

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après que cinq des États mentionnés au paragraphe 3 de l'ar-

sedan det har trätt i kraft.

5. Ratifikation eller anslutning ska ske genom att en handling deponeras hos Förenta Nationernas generalsekretärare.

6. Varje ratifikations- eller anslutningshandling som deponeras efter en ändring av detta protokoll vilken antagits enligt bestämmelserna i artikel 13 nedan ska anses gälla protokollet såsom det ändrats.

Artikel 8

Ikraftträdande

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

have deposited their instruments of ratification or accession.

ticle 7 du présent Protocole auront déposé leur instrument de ratification ou d'adhésion.

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 quarante-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

Denunciation

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

2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by

Article 9

Dénonciation

1. Toute Partie pourra dénoncer le présent Protocole par notification adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet 12 mois après la date à laquelle le Secrétaire

Artikel 9

Uppsägning

1. Varje part får säga upp detta protokoll genom att meddela Förenta Nationernas generalsekreterare om detta.

2. Uppsägningen får verkan 12 månader efter den dag generalsekreteraren

the Secretary-General of the notification of denunciation.

général en aura reçu notification.

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*Dispute*

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 or other means may, at the request of any one of the Parties concerned, be referred for settlement to the International Court of Justice.

Article 11*Différend*

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 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.

Artikel 11*Tvist*

Varje tvist mellan två eller flera parter rörande tolkning eller tillämpning av detta protokoll vilken parterna inte kan avgöra genom förhandlingar eller på 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 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

Artikel 12*Förbehåll*

1. Varje stat får, vid tiden för undertecknande, ratifikation eller anslutning till detta protokoll, genom ett meddelande ställt till Förenta Nationernas generalsekreterare förklara att den inte anser sig bunden av

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.

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.

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. 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.

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.

2. En förklaring enligt första stycket i denna artikel får återkallas när som helst genom ett meddelande ställt till Förenta Nationernas generalsekreterare.

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

3. Aucune autre réserve au présent Protocole ne sera admise.

3. Annat förbehåll mot detta protokoll är inte tillåtet.

Article 13

Article 13

Artikel 13

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.

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 Commis-

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.

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 Parties sera soumise par

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. 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

sion for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.

le secrétariat de la 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.

till generalsekretären för att cirkuleras för godkännande bland alla parter till detta protokoll och undertecknande 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 generalsekretären 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

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

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

amendment shall be of no effect.

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 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.

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 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.

6. Om ett land har blivit avtalsslutande 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 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

7. Le Secrétaire général notifiera le plus tôt possible, à toutes les Parties au présent Protocole,

7. Generalsekreteraren ska så snart som möjligt underrätta alla parter om invändningar som

accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.

les objections formulées en application des paragraphes 4 et 6 du présent article ainsi que tout amendement accepté conformément au paragraphe 5 ci-dessus.

framställt 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 generalsekretären 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 the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties 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 au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, demander la convocation d'une conférence à l'effet de réviser le présent

Artikel 14

Samman kallande av en diplomatisk konferens

1. När detta protokoll trätt i kraft, kan varje part genom underrättelse till Förenta Nationernas generalsekretäre, begära att en konferens sammankallas för revision av protokollet. Generalsekretären ska underrätta alla parter om denna framställ-

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 Confer-

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

ning 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.

ence is to meet.

d'ouverture de la
Conférence.

3. The Secretary-General shall invite to any conference convened in accordance with this article all States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

3. Le Secrétaire général invitera à toute conférence convoquée conformément au présent article tous les États visés aux paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 7 du présent Protocole.

3. Generalsekretären ska till varje konferens som sammankallas enligt denna artikel inbjuda alla de stater som avses i artikel 7 första, tredje och fjärde styckena i detta protokoll.

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

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

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

entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;	auxquelles le présent Protocole entrera en vigueur conformément à l'article 8;	protokoll träder i kraft enligt artikel 8,
(c) Denunciations under Article 9;	(c) Les dénonciations en vertu de l'article 9;	c) uppsägningar enligt artikel 9,
(d) The termination of this Protocol in accordance with article 10;	(d) L'abrogation du présent Protocole conformément à l'article 10;	d) protokollets upphörande enligt artikel 10,
(e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.	(e) Les déclarations et notifications reçues conformément aux paragraphes 1 et 2 de l'article 12.	e) förklaringar och underrättelser som mottagits enligt artikel 12 första och andra styckena.

Article 16Article 16Artikel 16*Depositary**Dépositaire**Deponering*

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.

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.

Original exemplet av detta protokoll ska deponeras hos Förenta Nationernas generalsekretärare, som ska sända styrkta kopior av detta till varje stat som avses i artikel 7 första, tredje och fjärde styckena i detta protokoll.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two

FAIT à Genève, le [vingt février] deux mille huit, en

VILKET SKEDDE i Genève, den tjugonde

thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

un seul exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

februari tvåtusenåtta, i ett enda exemplar på engelska och franska språken, vilka båda texter äger lika vitsord.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have signed this Protocol:

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent Protocole:

TILL BEKRÄFTELSE VARPÅ undertecknade, därtill vederbörligen befullmäktigade, undertecknat detta protokoll.
