

Nr 33

**Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag om inrikes vägtransport;
given den 15 februari 1974.**

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden och lagrådets protokoll, föreslå riksdagen att bifalla det förslag om vars avlåtande till riksdagen föredraganden hemställt.

Under konungens frånvaro:

BERTIL

CARL LIDBOM

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagstiftning genomförs beträffande inrikes godsbefordran på väg.

I den föreslagna lagen regleras förhållandet mellan transportör och transportkund. Förslaget anknyter nära till vad som gäller enligt konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR), som Sverige tillträdde år 1969. Lagen innebär sålunda att i stort sett samma bestämmelser kommer att gälla för inrikes och internationell godsbefordran på väg.

Lagens centrala bestämmelser innehåller regler om bekräftande och fullgörande av fraktavtal och om transportörens ansvarighet när godset går förlorat eller skadas eller det utlämnas för sent. I likhet med vad som gäller inom transporträttens övriga områden är detta ansvar begränsat till visst belopp.

Lagen föreslås bli tvingande i den bemärkelsen att dess bestämmelser i princip inte får åsidosättas genom avtal som är till nackdel för transportkunden. Däremot är det inget hinder mot att transportören tar på sig förpliktelser som går utöver vad som gäller enligt lagen.

Förslag till Lag om inrikes vägtransport

Häriigenom förordnas som följer.

Lagens tillämpningsområde m. m.

1 § Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag.

Om avtal som är underkastat konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) gäller särskilda bestämmelser.

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

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

3 § Med fordon förstås i denna lag varje slag av fordon som användes för godsbefordran på väg.

4 § Fraktas fordonet med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg, är denna lag tillämplig på befordringen i dess helhet, förutsatt att godset under befordringen ej lossas från fordonet av annan anledning än att det varit omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt.

Visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordringen med det andra transportmedlet, icke beror av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med detta transportmedel, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler som gäller för befordran med det andra transportmedlet, om dessa regler ej kan åsidosättas genom avtal som inskränker fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändare eller mottagare, om ej godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 § För vad någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets

fullgörande är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

Bekräftande och fullgörande av frakttavtal

Fraktsedel

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.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och skall befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

8 § Fraktsedel upprättas i flera exemplar, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Fraktsedel underskrives av fraktföraren. Underskriften kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Fraktsedel skall överlämnas till avsändaren i samband med att godset mottages till befordran.

9 § Fraktsedel skall innehålla uppgift om

- a) avsändarens namn och adress,
- b) fraktförarens namn och adress,
- c) ort och dag för fraktförarens mottagande av godset till befordran samt bestämmelseorten,
- d) mottagarens namn och adress,
- e) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning,
- f) i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning och, när så kräves, de försiktighetsmått som skall vidtagas.

10 § På begäran av avsändaren eller fraktföraren skall, utöver vad som gäller enligt 9 §, i fraktsedel intagas uppgift om .

- a) ort och dag för upprättandet,
- b) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet,
- c) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd,
- d) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnas,
- e) anvisningar som behövs för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras,
- f) förbud mot omlastning,
- g) kostnader som avsändaren åtager sig att betala,
- h) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas,
- i) enligt 33 § uppgivet värde av godset samt belopp vilket motsvarar i

36 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande,

- j) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset,
- k) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord,
- l) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

I fraktsedeln får intagas de ytterligare uppgifter som parterna anser påkallade.

11 § Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av att uppgift som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att intagas i denna är oriktig eller ofullständig.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

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

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

Har avsändaren uttryckligen godkänt förbehåll enligt första eller andra stycket genom anteckning på fraktsedeln eller, när fraktsedel ej upprättas, genom annan förklaring, är förbehållet bindande för honom.

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

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 § De i fraktsedeln angivna avtalsvillkoren skall antagas återge frakta-avtalets innehåll, om ej annat visas. Fraktsedeln skall gälla som bevis om fraktförarens mottagande av godset, om det ej visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga.

Har fraktsedel upprättats och har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln och angivit grunden för förbehållet skall, om ej annat visas, godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, och antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra

punkten skyldig att undersöka godsets och förpackningens tillstånd, skall, om fraktföraren ej enligt vad där föreskrives gjort förbehåll, godset och förpackningen antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas.

Bristfällig förpackning

14 § Är godset bristfälligt förpackat och uppkommer till följd därav skada på person, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot fraktföraren för skadan eller kostnaden. Vad nu sagts gäller dock ej, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten.

Farligt gods

15 § Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt visa att fraktföraren kände till den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

Gods av farlig beskaffenhet, om vars farlighet fraktföraren icke erhållit kännedom enligt första stycket, får han, utan skyldighet att lämna ersättning, lossa eller, om det ej skäligen kan antagas att faran kan avvärjas genom mindre ingripande åtgärd, förstöra eller oskadliggöra. Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av godsets avlämnande eller befordran.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 § Avsändaren skall ställa de handlingar till fraktförarens förfogande och lämna honom de upplysningar som behövs till uppfyllande av tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren.

Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att sådan handling eller upplysning som avses i första stycket saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej skyldig att undersöka om handlingarna och upplysningarna är riktiga eller fullständiga.

Går handling som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommande skada, om han ej förmår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke beror av fel eller försummelse från hans sida. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att begära av fraktföraren att befordringen avbrytes, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som tidigare angivits eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

18 § Lämnar avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, när den når den som skulle ha följt anvisningen, eller vars utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta avsändaren om att han ej kan efterkomma sådan anvisning. Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller skyldig att efterkomma.

19 § Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ har att ställa sig till efterrättelse, är han ansvarig för skada som uppkommer därigenom. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Godsets utlämnande

20 § Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten är mottagaren berättigad att begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 § andra stycket, får mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

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

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad att uppbära enligt fraktavtalet. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

21 § Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren sålunda erlagt får han söka åter av mottagaren.

Hinder för befordringens utförande

22 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten att det är omöjligt att fullgöra fraktavtalet på det sätt som överenskommits, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

Medger omständigheterna att befordringen utföres på annat sätt än som överenskommits och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose avsändarens intresse.

Hinder för utlämnande

23 § Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

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

Av anvisning föranledda kostnader

24 § Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 22 eller 23 §. Rätt till ersättning föreligger dock ej om kostnaden beror av fel eller försummelse från fraktförarens sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

25 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten vara omöjligt att utföra befordringen eller föreligger efter godsets ankomst dit hinder för dess utlämnande, får fraktföraren, om han ej genast kunnat erhålla anvisning som han rimligen varit skyldig att efterkomma, lossa godset för avsändarens räkning. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är skyldig att förvara godset åt avsändaren. Han får dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktavtalet och de övriga belopp som kan krävas ersatta.

26 § Fraktföraren får sälja godset utan att invänta anvisning som avses i 22 eller 23 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren får även sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning som han rimligen kan anses skyldig att efterkomma.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Om det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta avsändaren om tid och plats för försäljningen.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset och kostnaden för försäljningen tillställas avsändaren. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

27 § Fraktföraren är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits till befordran men innan det utlämnas. Fraktföraren är även ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset icke utlämnas inom avtalad tid. Om särskild tid ej avtalats, föreligger dröjsmål när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

28 § Fraktföraren är fri från ansvarighet enligt 27 §, om han visar att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats antingen av fel eller försummelse av den berättigade eller av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida, eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

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

29 § Fraktföraren är vidare fri från ansvarighet enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) befordran med öppet fordon utan presenning, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,

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

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av 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, såsom genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset,

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk. Antagande som nu sagts får dock ej göras i fall som avses i första stycket a), när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av hela kollin.

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

Fraktföraren får till befrielse från ansvarighet åberopa vad som föreskrives i första stycket f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

30 § Är fraktföraren enligt 28 eller 29 § ej ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Förlorat gods

31 § Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det godset mottogs till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset gått förlorat.

Den som är berättigad till ersättning för förlorat gods får, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen begära att omedelbart bli under rättad i händelse godset skulle komma till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket får inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet, dels återbetalar den gottgörelse som han uppburit med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Framställes ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset utlämnas, får fraktföraren förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

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

Fraktförarens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 50 kronor för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

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

33 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som fraktföraren begärt, gäller i stället för detta belopp det värde som angivits i fraktsedeln.

Ersättningens storlek när gods skadats

34 § Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet av godset jämte frakt och andra utlägg i samband med befordringen enligt 32 § första och tredje styckena.

Ersättning enligt första stycket får ej överstiga vad som skulle ha utgått om sändningen förlorats eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

35 § Fraktförarens ansvarighet för skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande är begränsad till fraktens belopp.

Särskilt leveransintresse

36 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit det belopp, som han anser motsvara ett med ett riktigt utlämnande förbundet intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides, och erlagt den tilläggsavgift fraktföraren begärt, utgår utöver vad som följer av 32--35 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

37 § De bestämmelser i denna lag som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan om ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål

som riktas mot fraktföraren eller mot någon som fraktföraren svarar för enligt 6 §, även om sådan talan icke grundas på fraktavtalet.

Uppsåt eller grov vårdslöshet

38 § Har fraktföraren uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada, får han ej åberopa de bestämmelser ovan i denna lag som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada. I sådant fall är den för vilken fraktföraren svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet berättigad att åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

Jämkning av skadestånd

39 § Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om skadeståndsskyldigheten finnes oskäligt betungande med hänsyn till parternas ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar ådragit sig skadeståndsskyldighet.

Reklamation, preskription och laga domstol

40 § Den som vill begära ersättning av fraktföraren för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande skall utan oskäligt uppehåll ge fraktföraren meddelande därom. Försummas det är hans talerätt förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren eller någon, för vilken denne svarar enligt 6 §, till last.

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

Tiden skall räknas

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

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

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

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

42 § Talan mot fraktförare, avsändare eller mottagare rörande befordran

som avses i denna lag kan väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort där godset mottogs till befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

43 § Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet, om ett exemplar av fraktsedeln åtföljer godset. Varje fraktförare efter den förste inträder genom att taga emot godset och fraktsedeln som part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

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

45 § Fraktförare som betalat ersättning enligt denna lag kan återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen enligt följande regler:

a) har skadan orsakats av händelse för vilken en fraktförare ensam är ansvarig, skall han svara för ersättningen,

b) är flera fraktförare ansvariga för händelse eller händelser som orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten,

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

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

Fraktförarna får avtala om avvikelse från vad som föreskrives i första och andra styckena.

46 § Fraktförare mot vilken krav framställs med stöd av 45 § kan icke göra invändning om att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han erlagt, om ersättningen fastställts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda i denna.

Bestämmelserna i 41 § har motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock från den dag då dom, varigenom ersättningen till den skadelidande bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket ej fastställts genom dom, från den dag då betalning skedde.

Särskilda bestämmelser

47 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:ts Konungen i statsrådet på Stockholms slott den 7 december 1973.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikesärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, JOHANSSON, HOLMQVIST, ASP-LING, LUNDKVIST, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, SIGURDSEN, GUSTAFSSON, LEIJON.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter fråga angående *lagstiftning om inrikes godsbefordran på väg* och anför.

1 Inledning

Den 19 maj 1956 avslutades i Genève en konvention om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg, vanligen kallad CMR efter sin franska benämning "Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route".

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallade dåvarande departementschefen i november 1960 sakkunniga för att utreda dels frågan om lagstiftning med anledning av svenskt tillträde till konventionen, dels frågan huruvida i samband med lagstiftning om internationell befordran även inrikes befordran borde underkastas en motsvarande reglering (utredningen angående fraktavtalet vid godsbefordran på väg m. m.). Arbetet har bedrivits i två etapper och i samverkan med motsvarande danska, finska och norska kommittéer.

År 1966 avlämnade utredningen sitt första betänkande (SOU 1966:36) Vägfraktavtalet I — Internationell befordran med förslag till lag om internationell befordran av gods på väg. Sverige tillträdde CMR 1969. I samband därmed genomfördes lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-lagen). I CMR-lagen föreskrivs att konventionstexten, kompletterad med ett fåtal nationella bestämmelser, skall tillämpas såsom svensk lag. Konventionstexten publicerades genom särskild kungörelse (1969:91) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen.

Utredningen¹ avgav år 1972 sitt slutbetänkande (SOU 1972:24) Vägfraktavtalet II — Förslag till lag om vägfraktavtal. I detta betänkande läggs fram förslag till en gemensam lag för internationell och inrikes

¹ Under den etapp av utredningsarbetet som redovisats i SOU 1972:24 har utredningen bestått av hovrättspresidenten Karl Sidenbladh, ordförande, direktören Torsten Andersson och departementsrådet Clas Nordström (t. o. m. den 17 juni 1971).

godsbefordran, i vilken CMRs bestämmelser transformeras till svensk lag i enlighet med vanlig lagstiftningsteknik och särskilda bestämmelser meddelas om inrikes befordran. Lagförslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 1*.

Yttranden över Vägfraktavtalet II har avgivits av Göta hovrätt, statens järnvägar, transportnämnden, poststyrelsen, försäkringsinspektionen, Sveriges standardiseringskommission, kommerskollegium, riksbanksfullmäktige, Sveriges advokatsamfund, Svenska bankföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges möbeltransportörers förbund, Sveriges speditörförbund och Åkeriföretagarnas centralförbund. Ett gemensamt yttrande har avgivits av följande organisationer inom näringslivet: Försäkringsbolaget Folksam, Kooperativa förbundet, Lantbrukarnas riksförbund, Sjöassuradörernas förening, Svenska företagares riksförbund, Sveriges köpmannaförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska petroleum institutet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation och Sveriges industriförbund.

Kommerskollegium har bifogat ett yttrande från handelskammaren i Göteborg. I sitt yttrande ansluter sig handelskammaren till det gemensamma yttrandet av näringslivsorganisationerna.

En sammanställning av remissyttrandena torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 2*.

2 Det nordiska lagstiftningsarbetet

Efter beslut på ett nordiskt justitieministermöte 1960 tillkallades i Danmark, Finland, Norge och Sverige sakkunnigkommittéer för att i samarbete utreda frågan om utformningen av den lagstiftning som var nödvändig för ett tillträde från de nordiska ländernas sida till CMR och frågan huruvida i samband med en sådan lagstiftning också borde införas lagregler om vägfraktavtal vid inrikes befordran.

De nordiska kommittéerna utarbetade i stort sett överensstämmande förslag till lagstiftning om fraktavtalet vid internationell godsbe-
fordran på väg. Förslagen byggde på principen att konventionstexten skulle transformeras till nationell lag.

De danska och norska förslagen upphöjdes utan väsentliga ändringar till lag. Lagstiftningen trädde i kraft i Danmark den 1 juli 1965 och i Norge den 1 juli 1969.

I Sverige genomfördes emellertid den för ratifikation av CMR nödvändiga lagstiftningen på annat sätt än i Danmark och Norge. Det ansågs bl. a. av arbetsekonomiska skäl mindre lämpligt att genomföra en fullständig svensk lag om det internationella vägfraktavtalet, eftersom en sådan lag troligen skulle komma att inom kort få ersättas av en ny lag omfattande också nationella vägfraktavtal. CMR ansågs vidare terminologiskt och systematiskt ha en sådan utformning att den lämpade sig väl för att direkt införlivas med svensk lag utan någon transformering. Därför valdes metoden att låta konventionstexten som sådan gälla som svensk

lag. Frågan om den slutliga utformningen av en lagstiftning om internationell befordran skulle enligt fördragande departementschefen prövas förutsättningslöst i samband med att lagstiftning om inrikes befordran aktualiserades (prop. 1968:132 s. 19). Den svenska CMR-lagen trädde i kraft den 1 juli 1969.

Även i Finland föredrog man att införliva konventionstexten som sådan med lagstiftningen. Under riksdagsbehandlingen påpekades dock att den valda lagstiftningsformen inte var godtagbar för Finlands del men att den i förevarande fall kunde försvaras, eftersom lagstiftningen var av interimistisk natur i avvaktan på en gemensam lag om internationell och inrikes befordran. Den finska lagen trädde i kraft den 25 september 1973.

I enlighet med sina uppdrag fortsatte de nordiska kommittéerna sitt arbete med att överväga en för Danmark, Finland, Norge och Sverige gemensam lagreglering av det inrikes vägfraktavtalet. Förutsättningarna för enhetliga nordiska regler var emellertid något olika i Finland, Norge och Sverige, å ena sidan, samt Danmark, å andra sidan. De förstnämnda länderna saknar nästan helt lagbestämmelser om det inrikes vägfraktavtalet. I Danmark däremot har frågan om ansvaret för sakskada, dvs. förlust, minskning och skada med avseende på det transporterade godset, i väsentliga delar reglerats i 65 § "færdselsloven". Man lade emellertid inom den danska kommittén stor vikt vid önskemålet om nordisk rättslighet även på detta område. Det nordiska samarbetet inriktades därför på att så långt möjligt överensstämmande lagförslag skulle utarbetas i de olika länderna.

Den svenska utredningen avlämnade i mars 1972 sitt betänkande (SOU 1972:24) Vägfraktavtalet II – Förslag till lag om vägfraktavtal. Det norska förslaget (Innstilling II om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg) lades fram år 1971. Ett motsvarande förslag (Tiekuljetussopimuskomitean mietintö II – 1972:B 73) har lagts fram i Finland år 1972. Den danska kommittén har ännu inte avslutat sitt arbete. Detta beror på att kommittén ännu inte har tagit ställning till frågan huruvida inrikes godsbefordran på väg bör regleras genom särskild lagstiftning.

De svenska, finska och norska kommittéerna föreslår dels att lagstiftning genomförs om inrikes godsbefordran på väg, dels att reglerna för internationell godsbefordran på väg, efter transformation av CMR till internationell lag, och reglerna om inrikes befordran sammanförs i en gemensam lag. I både sakligt och formellt hänseende uppvisar kommittéförslagen mycket långt gående likheter.

Nordiska departementsöverläggningar har hållits i Stockholm den 15–16 maj 1973.

I de finska och norska departementsförslagen torde man komma att hålla fast vid förslaget om gemensam lagstiftning för internationell och inrikes befordran. Såsom utvecklas närmare i ett senare avsnitt (6.2) innebär det svenska departementsförslaget att reglerna för inrikes befordran tas upp i en särskild lag och att CMR-lagen bibehålls oförändrad.

De skilda lagstiftningsformerna medför inte att de svenska reglerna för inrikes befordran sakligt sett kommer att avvika från motsvarande regler i Finland och Norge. I språkligt och redaktionellt avseende företer lagförslagen stora likheter. Även paragrafernas ordningsföljd är i stort densamma i de olika förslagen.

3 Gällande rätt

3.1 Internationell befordran

Som nämnts i det föregående gäller sedan den 1 juli 1969 för internationell befordran reglerna i CMR-lagen. Enligt 1 § i denna lag skall CMR-konventionens materiella bestämmelser gälla som svensk lag. Konventionen innebär i huvudsak följande.

Konventionen -- och därmed även CMR-lagen -- är tillämplig på varje befordran av gods med vägfordon, förutsatt dels att vederlag skall utgå för befordringen, dels att de orter som enligt fraktavtalet utgör avsändningsort och bestämmelseort ligger i skilda stater och att åtminstone den ena staten är ansluten till konventionen (art. 1 första stycket). Praktiskt sett gäller således CMR-lagen alla internationella lastbilstransporter till och från Sverige och över huvud taget det stora flertalet lastbilstransporter mellan europeiska stater¹. Vissa postbefordringar samt begravningstransporter och befordran av flyttsaker är undantagna från konventionens tillämpning (art. 1 fjärde stycket).

Enligt konventionen skall fraktavtalet bekräftas genom att fraktsedel upprättas (art. 4). Denna skall undertecknas av avsändaren och fraktföraren (art. 5). Konventionen innehåller detaljerade regler om vilka uppgifter fraktsedeln skall innehålla (art. 6). Fraktsedeln tjänar i första hand som bevismedel dels i fråga om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset, dels i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd vid mottagandet m. m. (art. 9). Men fraktsedeln utgör också nödvändig legitimationshandling för den som vill utöva sin rätt att förfoga över godset under transporten genom att ge fraktföraren nya anvisningar, t. ex. i fråga om bestämmelseorten (art. 12 femte stycket).

Fraktföraren är som huvudregel ansvarig för skada som uppkommer genom att godset förkommer, minskas eller skadas under transporten (i det följande sammanfattas dessa skador under benämningen sakskada) eller att godset utlämnas för sent (art. 17 första stycket). Ansvarigheten inskränks emellertid dels genom regler som befriar fraktföraren från ansvarighet i särskilt angivna fall (art. 17 andra och fjärde styckena) dels genom bestämmelser om undantag för vissa slag av skador och om begränsning av ersättningsbeloppen (art. 23 och 25). Fraktföraren är fri från ansvarighet om skadan beror på någon omständig-

¹ Följande länder har ratificerat CMR: Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Förbundsrepubliken Tyskland, Italien, Jugoslavien, Luxemburg, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Schweiz, Storbritannien, Sverige, Ungern och Österrike.

het som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga samt om skadan vållats av avsändaren eller mottagaren eller orsakats av godsets bristfälliga beskaffenhet (art. 17 andra stycket). Fraktföraren går vidare i vissa fall fri från ansvarighet för sakskada på den grund att risken varit särskilt stor för att godset skulle komma till skada under transporten (art. 17 fjärde stycket). Fraktföraren har i princip bevisbördan för att sådan omständighet förelegat som befriar honom från ansvar (art. 18). Ersättning för sakskada skall beräknas efter godsets värde på den ort godset mottogs till befordran (art. 23 första och andra styckena). Dessutom utgår ersättning för frakt, tullavgifter och andra kostnader (art. 23 fjärde stycket). Däremot utgår inte ersättning för utebliven handelsvinst eller annan allmän förmögenhetsskada. Ersättning för godsets värde får inte överstiga 25 s. k. Germinalfrancs (f. n. motsvarande ca 45 kr.) pr kilogram bruttovikt (art. 23 tredje stycket). Vid dröjsmål med godsets utlämnande utgår ersättning för all skada, således även allmän förmögenhetsskada, men ersättningen är begränsad till fraktens belopp (art. 23 femte stycket).

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

Konventionen föreskriver vissa reklimationsfrister och preskriptionstider (art. 30 och 32). Vidare innehåller den jurisdiktions- och verkställighetsregler (art. 31). Slutligen regleras s. k. genomgångstransport, dvs. befordran som enligt ett och samma fraktavtal utförs av flera fraktförare efter varandra (art. 34-40). Reglerna innebär att varje fraktförare i princip svarar för hela befordringen och inte bara för den del därav som han själv utför (art. 34). I anslutning härtill ges bestämmelser om den slutliga fördelningen av ansvaret mellan fraktförarna inbördes (art. 37 och 38).

En närmare redogörelse för konventionen har lämnats i propositionen till CMR-lagen (prop. 1968:132 s. 23-59).

3.2 Inrikes befordran

I svensk rätt finns inte någon särskild privaträttslig lagstiftning om inrikes befordran på väg. Tvister rörande sådana transportavtal får därför lösas med ledning av allmänna obligationsrättsliga regler. De övriga frakträttsliga regler som finns i svensk rätt torde i viss utsträckning vara

av allmängiltig natur och kunna tillämpas analogt. I synnerhet gäller detta i fråga om CMR-lagens bestämmelser. Det råder emellertid stor osäkerhet om i vilken utsträckning en sådan analog tillämpning av andra frakträttsliga regler är möjlig. Frågor angående vägfraktavtal har sällan blivit föremål för domstolsprövning, vilket bl. a. beror på att avtalen ofta innehåller skiljedomsklausul.

Det är med hänsyn till dessa förhållanden inte möjligt att lämna någon uttömmande redogörelse för svensk rätt på detta område. Följande huvuddrag kan dock urskiljas.

Frågor rörande avtalets tillkomst regleras av avtalslagen (1915:218), vilket innebär att ett vägfraktavtal kan ingås muntligen. Det krävs alltså inte att en fraktsedel eller annan handling upprättas för att avtalet skall vara bindande. Genom fraktavtalet blir fraktföraren skyldig att transportera godset samt att vårda det. Ansvarigheten för godset inträder dock inte förrän fraktföraren har mottagit det för befordran. Rätten att under transporten bestämma över godset, t. ex. genom att begära att godset skall utlämnas till annan person än den ursprungligen angivne mottagaren, tillkommer avsändaren. Fraktföraren är ansvarig för att godset utlämnas till rätt mottagare. Fraktförarens ansvarighet för godset upphör när det utlämnats till rätt mottagare. Beträffande den närmare tidpunkten för när utlämnandet skall anses ha skett torde gälla att utlämnandet inte kan anses avslutat så länge fraktförarens anställda eller medhjälpare deltar i hanteringen av godset. Om den angivne mottagaren vägrar att ta emot godset lär fraktföraren i analogi med vad som gäller enligt sjö- och järnvägsrätten ha rätt att befria sig från vidare ansvar för godset genom att lägga upp det till förvaring hos tredje man. Om en sådan åtgärd inte är försvarlig med hänsyn till godsets beskaffenhet eller ringa värde, torde fraktföraren kunna sälja godset för avsändarens räkning. Fraktföraren torde i vart fall kunna lägga upp godset i förvar resp. sälja det om avsändaren på förfrågan underlåter att ge instruktioner om hur fraktföraren skall förfara med godset.

Fraktföraren är skyldig att utge ersättning om godset förkommer, minskas eller skadas medan det är i hans vård under förutsättning att fraktföraren eller hans anställda eller medhjälpare har gjort sig skyldiga till fel eller försummelse. Bevisbördan i vållande frågan är omkastad, vilket innebär att fraktföraren blir ersättningsskyldig om han inte kan visa att skadan inte beror på vållande av honom eller hans folk. Huruvida den skadelidande i överensstämmelse med allmänna skadeståndsrättsliga regler har rätt till gottgörelse för hela den ekonomiska skada som drabbat honom eller om han i överensstämmelse med andra frakträttsliga regler endast har rätt till ersättning med ett belopp som svarar mot godsets värde får anses tveksamt. Någon begränsning av ansvaret till visst belopp per kilo eller annan enhet av godset, som gäller enligt andra transporträttsliga regler, torde dock inte komma i fråga när sådan begränsning inte har avtalats.

Den skadelidande torde gå miste om sin rätt till ersättning om han inte reklamerar inom viss begränsad tid. Här liksom på andra handelsrättsliga

områden torde ganska korta tidsfrister gälla, om avtalet är slutet mellan näringsidkare. Enligt den transporträttsliga lagstiftningen i övrigt gäller korta preskriptionstider. I avsaknad av särskild lagstiftning blir emellertid den allmänna preskriptionstiden om tio år tillämplig för de inrikes vägfrakttavtalens del.

Det bör emellertid framhållas att de regler som enligt det anförda torde gälla för inrikes befordran är dispositiva och att parterna följaktligen kan avtala att andra regler skall tillämpas på avtalet. Så sker också i mycket stor utsträckning. Ett mycket stort antal vägfrakttavtal avseende inrikes vägbefordran ingås enligt standardvillkor som har utarbetats av företag eller organisationer på fraktförarsidan. De viktigaste bland dessa är de "Ansvars- och befordringsbestämmelser" som tillämpas av AB Godstrafik & Bilspedition, AB Svenska Godscentraler och ytterligare några transportföretag och de "Ansvarsbestämmelser" som har antagits av Svenska åkeriförbundet i anslutning till förbundets rikskollektiva försäkring.¹

Såvitt gäller ansvarigheten för godset företer dessa bestämmelser stora likheter med CMR men vissa skillnader föreligger också. Så t. ex. är fraktföraren fri från ansvarighet enligt åkeriförbundets bestämmelser om sakskada har orsakats av "omständighet utanför fraktförarens kontroll" vilket torde innebära en längre gående ansvarsfrihet än CMR.

I åkeriförbundets ansvarsbestämmelser saknas regler om ansvarighet för dröjsmål medan enligt de ansvars- och befordringsbestämmelser som tillämpas av AB Godstrafik & Bilspedition m. fl. krävs "uppenbar försummelse från fraktförarens sida" för att ansvar för dröjsmål skall inträda. CMR å andra sidan ålägger fraktföraren ett betydligt strängare ansvar för dröjsmål.

Skillnader föreligger också beträffande ansvarets begränsning. Vid sakskada gäller enligt standardvillkoren ett begränsningsbelopp om 200 kr. per kilo, vilket motsvarar begränsningsbeloppet vid järnvägsbefordran. Motsvarande belopp är enligt CMR 25 s. k. *Germinalfrancs* (f. n. motsvarande ca 45 kr.). Vid dröjsmål är ansvaret enligt CMR begränsat till fraktens belopp medan enligt de standardvillkor som innehåller regler om dröjsmål ansvaret är begränsat till fraktens dubbla belopp i enlighet med vad som gäller enligt järnvägstrafikstadgan.

4 Utredningen

4.1 Behovet av lagstiftning om inrikes befordran

Utredningen framhåller att de fåtaliga, vaga och svårbestämbara rättsregler som bildar vår nu gällande inrikes vägtransporträtt inte på något sätt motsvarar de krav som måste ställas på en rättslig reglering av ett så viktigt ämnesområde. Stora och betydelsefulla grupper på vägtransportmarknaden har också tid efter annan framfört önskemål om lagstiftning.

¹ Standardvillkoren har återgivits i betänkandet SOU 1972:24 som bilagor 3-4.

Utredningen påpekar vidare att en av parterna själva reglerad marknad fungerar tillfredsställande bara om det råder jämvikt mellan den godsmängd som skall transporteras och de transportmedel som står till buds. Hittills har situationen på vägfraktmarknaden varit sådan att varuhavarna haft någorlunda lätt att hävda sina intressen. Utredningen framhåller att de nu använda standardvillkoren är utformade för att passa för kommersiella transporter av någorlunda kvalificerat slag. Enligt utredningens mening framstår villkoren som onödigt betungande när de skall tillämpas i mindre förhållanden och gentemot mindre rutinerade varuhavare. Dessutom innefattar villkoren i vissa hänseenden en ofullständig reglering. Som ytterligare skäl för lagstiftning anförs att en i civilrättsligt avseende enhetlig vägfraktmarknad inom Norden knappast kan nås utan överensstämmande lagstiftning i de olika länderna. Enligt utredningens mening talar därför starka skäl för att det inrikes vägfraktavtalet bör regleras genom lagstiftning.

De nordiska kommittéerna kom tidigt till den övertygelsen att enhetlig nordisk lagstiftning om inrikes vägfraktavtal borde utformas i nära överensstämmelse med CMR.

I Sverige har önskvärdheten av långtgående likhet i reglerna för internationell och inrikes befordran starkt understrukits av olika grupper på fraktmarknaden. Det är också ett genomgående drag i förslaget att inrikesreglerna inte avviker från CMR i andra fall än då speciella skäl påkallat avvikelser.

4.2 Formen för lagstiftningen

Frågan om metoderna för internationella överenskommelsers införlivande med svensk rätt är f. n. föremål för utredning. Oavsett resultatet av denna utredning torde emellertid enligt kommittén de svenska CMR-bestämmelserna böra ges samma form som de danska, finska och norska, dvs. tas upp i en lag som utformats i enlighet med den för intern civilrättslig lagstiftning brukliga tekniken.

Däremot kan det diskuteras huruvida reglerna för inrikes befordran bör tas upp i en fristående lag eller om de bör sammanföras med reglerna för internationell befordran i en lag som är gemensam för båda slagen av befordran. De nordiska kommittéerna har prövat olika modeller och slutligen funnit det mest ändamålsenligt att följa den i CMR angivna dispositionen och därvid parallellt behandla internationell och inrikes befordran. I de fall där inrikesreglerna har ansetts böra skilja sig från de internationella har i regel inrikesreglerna utformats som huvudregler.

4.3 Lagens tillämpningsområde

Vad beträffar det sakliga tillämpningsområdet gör utredningen ingen skillnad mellan internationell befordran och inrikes befordran. I båda fallen omfattar lagen avtal om befordran av gods med vägfordon mot vederlag. Med vägfordon avses motorfordon och släpfordon. Dessa

begrepp skall anses ha samma innebörd som i vägtrafikförordningen (1951:648).¹ Den omständigheten att det finns vissa mindre betydelsefulla skillnader mellan konventionens och vägtrafikförordningens for-donsbegrepp har utredningen ansett vara av underordnad betydelse. CMR är inte tillämplig på postbefordran, begravningstransporter och transporter av flyttsaker. Utredningen föreslår att dessa undantag skall gälla även vid inrikes befordran. Under begreppet postbefordran faller postverkets befordran av brev och paket. Däremot bör detta begrepp inte omfatta sådan godsbefordran som postverket utför i sin diligensrörelse. Vidare föreslår utredningen att från lagens tillämpning skall undantas sådan godsbefordran på väg som faller under det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg (CIM) samt sådan godsbefordran på väg som i annat fall utförs av järnväg som ersättning för eller komplement till en avtalad järnvägstransport.

Även när det gäller vissa slag av kombinerade transporter, nämligen sådana där vägfordonet med last under viss del av transporten befordras med annat transportmedel, t. ex. fartyg eller järnväg, föreslår utredningen att CMRs reglering skall gälla vid inrikes befordran. Detta innebär att ersättning för sakskada² och dröjsmål skall bestämmas enligt vägtransportreglerna och inte enligt de regler som gäller för sjö- resp. järnvägs-transporter. Från denna huvudregel görs i CMR undantag för det fallet att skadan eller dröjsmålet inte har orsakats av vägfraktföraren utan beror på en händelse som bara kunnat inträffa under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet. I sådant fall skall ersättningsfrågan avgöras av de regler som gäller för det andra transportmedlet, om dessa är tvingande. Är dessa regler inte tvingande, skall dock vägtransportreglerna tillämpas. Utredningen framhåller i detta sammanhang att CMRs regler knappast kan anses tillämpliga i andra fall än då befordringen som en helhet framstår som en vägbefordran. Om den dominerande transport prestationen är en sjötransport och konossement har utfärdats, torde CMR-reglerna inte kunna tillämpas även om transportören också har åtagit sig vägtransport till och från fartyget och godset även på sjösträckan är lastat på vägfordonet.

4.4 Tvingande eller dispositiva regler

Reglerna i CMR är med få undantag tvingande gentemot såväl fraktföraren som varuhavaren. Till skillnad från vad som gäller vid sjö- och flygtransporter kan en vägfraktförare inte erbjuda varuhavarna bättre villkor, t. ex. i fråga om ersättning för skada eller dröjsmål än vad CMR föreskriver. Detta sammanhänger med att vägfraktmarknaden i vissa stater på kontinenten är underkastad en offentligrättslig reglering även beträffande fraktavgifternas storlek. För att underlätta en enhetlig

¹ Numera upphävd; jfr 1972:605.

² Utredningen använder uttrycket realskada som sammanfattande benämning för förlust eller minskning av eller skada på godset.

fraktsättning och enhetliga konkurrensförhållanden i övrigt genomdrev dessa stater att CMR blev heltigenom tvingande. Utredningen anser att ett sådant system inte kan godtas beträffande inrikes befordran. Syftet med lagstiftningen om inrikes befordran är att skapa garantier för att transportkunderna, också om de skulle komma i ett förhandlingsmässigt underläge, kan få sina rättmätiga intressen tillgodosedda. Däremot finns det ingen anledning att hindra fraktförarna från att konkurrera med varandra genom att erbjuda sina kunder förmånligare befordringsvillkor än lagen anger. Lagförslaget intar därför i huvudsak samma ståndpunkt som de transporträttsliga regelkomplexen i allmänhet, nämligen att de tvingande reglerna endast fixerar en nedre gräns för fraktförarens skyldigheter medan ingenting hindrar parterna från att genom avtal avvika från lagens regler om de håller sig ovanför nämnda gräns. I vissa fall bör det dock enligt utredningen vara möjligt att genom avtal avvika från den legala regleringen även i en för fraktföraren gynnsam riktning. Detta bör t. ex. gälla befordringar som medför särskilda problem på grund av att godset är ovanligt stort eller svårhanterligt eller om befordringen, trots att visst vederlag skall utgå, huvudsakligen är av benefik karaktär.

4.5 Fraktsedeln m. m.

I motsats till vad som gäller enligt CMR skall enligt utredningens förslag utställande av fraktsedel inte vara obligatoriskt vid inrikes befordran. Om någon av parterna begär det skall fraktsedel emellertid upprättas, såvida inte användandet av fraktsedel skulle medföra beaktansvärd olägenhet för motparten eller strida mot vad som är vedertaget bruk vid ifrågavarande slag av befordran. Utredningen föreslår att det inrättas två slag av inrikes vägfraktsedel. Det ena slaget av fraktsedel skall, liksom de vägfraktsedlar som används idag vid inrikes befordran, enbart fungera som bevismedel i fråga om avtalsvillkoren och det gods som har mottagits för befordran. Förslaget om ytterligare en typ av fraktsedel, s. k. "Inrikes-CMR"-fraktsedel, syftar till att möjliggöra för säljare av gods, som är föremål för transport, att kräva betalning för godset innan det har hunnit fram till köparen (jfr 16 § köplagen). "Inrikes-CMR"-fraktsedel föreslås därför få samma legitimationsfunktion som bl. a. CMR-fraktsedeln och järnvägsfraktsedeln. "Inrikes-CMR"-fraktsedel skall i likhet med fraktsedel vid internationell godsbefordran med vägfordon upprättas i tre exemplar. Utredningen har övervägt att ytterligare utveckla fraktsedelns värdepappersegenskaper så att den i egentlig mening blev bärare av rätten till godset. Utredningen har emellertid funnit att det inte är ändamålsenligt att nu skapa ett "bilkonossement" för den inrikes biltrafiken.

När det gäller frågan vilka uppgifter som obligatoriskt skall lämnas i fraktsedeln skiljer sig de av utredningen föreslagna inrikesreglerna från CMR. Konventionens reglering av fraktsedelns innehåll måste enligt utredningen anses alltför omständlig för att kunna göras tillämplig på inrikes befordran. Utredningen föreslår därför att bara ett begränsat antal

uppgifter skall vara obligatoriska vid sådan befordran.

När det gäller avsändarens ansvarighet för felaktiga eller ofullständiga uppgifter i fraktsedeln, fraktförarens skyldighet att vid godsets mottagande undersöka detta och göra förbehåll om godset och dess tillstånd i fraktsedeln samt frågan om fraktsedelns bevisverkan ansluter sig utredningens förslag till inrikesregler i huvudsak till CMRs reglering. Även i de fall då fraktsedel inte upprättas skall fraktföraren enligt förslaget i princip vara skyldig att undersöka godsets synliga tillstånd när han tar emot det. Visar det sig vid undersökningen att godset var skadat eller bristfälligt, skall fraktföraren underrätta avsändaren om de förbehåll som han anser sig böra göra. Om fraktföraren inte gör något förbehåll, skall godset presumeras ha varit fritt från skador eller bristfälligheter. Utredningen har emellertid ansett att huvudregeln om fraktförarens undersökningsplikt inte kan upprätthållas i alla de fall då inrikestransport sker utan fraktsedel. Omständigheterna kan vara sådana att en undersökning inte kan äga rum eller att endast en flyktig granskning kan ske, t. ex. när gods överlämnas till befordran med buss på en busshållplats. Undantag föreslås därför gälla i dessa och liknande situationer.

Enligt CMR är avsändares och mottagares rätt att förfoga över godset medan det är i fraktförarens vård knutet till fraktsedeln. Så kan t. ex. avsändaren inte ge ändrade anvisningar om till vem godset skall utlämnas med mindre han visar upp sitt exemplar av fraktsedeln med den nya anvisningen antecknad på detta. Eftersom utredningsförslaget innebär att utfärdande av fraktsedel inte är obligatoriskt vid inrikestransporter har reglerna om rätt att vid inrikesbefordran förfoga över godset under transporten på en del punkter utformats annorlunda än i CMR.

4.6 Fraktförarens ansvarighet

Utredningen föreslår att fraktförarens transportansvar för sakskada (dvs. förlust eller minskning av eller skada på godset) och dröjsmål med godsets utlämnande utformas på samma sätt som i CMR. Ansvarsgrunderna vid inrikes befordran blir därmed inte bara desamma som vid internationell befordran utan också väsentligen desamma som vid järnvägsbefordran, vilket får anses vara klart fördelaktigt. Enligt utredningens uppfattning torde en sådan reglering inte medföra några olägenheter av betydelse. CMRs ansvarssystem innebär ett objektiva (strikt) ansvar som dock modifieras genom vissa ansvarsfrihetsgrunder (jfr. avsnitt 3.1). En liknande ansvarsreglering gäller redan för sakskada enligt de på marknaden använda standardvillkoren. Jämfört med dessas reglering av ansvaret för dröjsmål innebär utredningsförslaget naturligtvis principiellt en påtaglig skärpning av ansvaret. Men detta torde enligt utredningen medföra bara obetydliga ekonomiska konsekvenser på grund av den snäva begränsning av ersättningens storlek som är avsedd att gälla vid sådana skador. Utredningen framhåller att i de fall då särskilda villkor inte avtalats förslaget innebär den fördelen för fraktförarna att ersättningsskyldighetens omfattning på ett helt annat sätt än f. n. kan beräknas i förväg.

Vid sakskada är ersättningen enligt CMR begränsad till 25 s. k. Germinalfrancs per kilo vilket f. n. motsvarar ca 45 kr. Utredningen föreslår att motsvarande belopp vid inrikes befordran skall vara 50 kr. per kilo.

4.7 Reklamation och preskription

I CMR finns detaljerade regler om skyldighet att reklamera vid minskning av eller skada på godset eller vid dröjsmål samt om verkan av underlåten reklamation. Såvitt gäller minskning eller skada gäller olika regler för det fall att godset undersökts av parterna vid utlämnandet och det fall att sådan undersökning inte ägt rum. Vidare skiljs mellan minskning och skada som var synlig vid tiden för utlämnandet och sådan minskning eller skada som inte var synlig. Den längsta reklamationstid som föreskrivs i CMR i dessa fall är sju dagar från godsets utlämnande eller undersökande, söndagar och andra allmänna fridagar oräknade. Vid dröjsmål gäller en reklamationstid av 21 dagar räknat från den dag godset ställdes till mottagarens förfogande. Även såvitt gäller verkan av underlåten reklamation skiljer sig reglerna åt i de olika fallen.

Enligt utredningens mening bör reklamationsreglerna vid inrikes befordran få en enhetligare och enklare utformning än i CMR. Det föreslås därför att den som vill föra talan om ersättning för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål skall reklamera "utan oskäligt uppehåll". Utredningen framhåller att en exakt bestämd och tämligen kort reklamationstid visserligen kan vara ändamålsenlig särskilt i kommersiella förhållanden. Lagen förutsätts emellertid bli tillämplig också i förhållanden som inte är av strikt affärsmässig natur. En mekaniskt verkande reklamationsregel som utan hänsyn till de särskilda omständigheterna avskär den skadelidande från möjligheten att få ersättning förefaller enligt utredningen mindre lämplig i dessa fall. Tidsmåtten i CMR kan ändå tänkas ge ledning när reklamationstidens längd skall bestämmas, åtminstone vad gäller kommersiell befordran.

Preskriptionstiden i CMR är i regel ett år. Om anspråket grundas på uppsåt eller sådan vårdslöshet som skall jämföras med uppsåt är dock preskriptionstiden tre år. CMRs preskriptionsregler är enligt utredningens mening väl lämpade för användning också vid inrikes befordran. Undantag bör dock göras för de särskilda regler om suspension av preskription som CMR innehåller och som innebär att uppehåll sker i preskriptionstidens förlopp, när skriftligt krav har framställts.

4.8 Jämkning av skadestånd

Enligt utredningens uppfattning finns det vid inrikes befordran i vissa situationer behov av att kunna jämka skadeståndet. Detta gäller till en början i fråga om den skadeståndsskyldighet som enligt förslaget kan drabba avsändaren främst vid skada som orsakats av godsets bristfälliga förpackning. Vidare bör det vara möjligt att jämka fraktförarens ansvarig-

het om befordran har varit av tillfällig art. Med "befordran av tillfällig art" avses dels alla slags befordringar som utförs av personer, som bara någon enstaka gång uppträder som fraktförare, dels sådana av reguljära fraktförare utförda befordringar som till frekvens och karaktär klart avviker från de befordringar som fraktförare vanligen utför. Skadeståndet bör jämkas bara om det framstår som oskäligt betungande. I enlighet härmed innehåller utredningsförslaget en jämningsregel för inrikes befordran. Denna bör tillämpas också om någon av avsändarens resp. fraktförarens anställda eller medhjälpare blir ansvarig. Enligt utredningens uppfattning behövs regeln även om en allmän jämningsregel skulle tas in i skadeståndslagen i enlighet med skadeståndskommitténs förslag i betänkandet (SOU 1971:83) Skadestånd III. En sådan allmän jämningsregel skulle nämligen kunna bli tillämplig också i situationer då jämkning i vägfraktavtalsförhållande inte bör äga rum.

4.9 Övriga frågor

Såsom inledningsvis nämndes innebär utredningsförslaget såvitt avser internationella transporter att CMRs regler inarbetas i lagen i enlighet med den lagstiftningsteknik som används vid rent intern lagstiftning. Någon närmare redogörelse för utredningsförslaget i denna del har inte ansetts nödvändig.

För inrikes befordran har utredningsförslaget på de punkter som inte särskilt har nämnts i den föregående redogörelsen anpassats till CMR.

5 Remissyttrandena¹

Utredningens förslag att genom lagstiftning reglera även fraktavtalet vid inrikes befordran har fått ett mycket positivt mottagande. Endast en remissinstans har ställt sig avvisande till förslaget. Frågan huruvida reglerna för internationell och inrikes befordran skall sammanföras i en gemensam lag, vilket innebär att bestämmelserna i CMR transformeras till svensk lag i svensk lagstil, är mera kontroversiell. Sålunda har det framhållits att det är av värde att alla bestämmelser om godsbefordran på väg samlas i en lag och att det skapas en nära överensstämmelse mellan reglerna för inrikes och internationell befordran. Det har emellertid även betonats att behovet av särskilda regler för inrikes befordran medfört att den av utredningen föreslagna lagtexten blivit svåröverskådlig och att den valda tekniken lett till att CMR påverkat de sakliga lösningarna mer än som varit sakligt sett motiverat. Några remissinstanser har också påpekat att det alltid är förenat med vissa risker att transformera en konvention till nationell lag, eftersom det inte kan uteslutas att lagtexten ges en utformning som innebär sakliga avvikelser från konventionen. Sammanfattningsvis kan sägas att flertalet remissinstanser uttalat sig för den

¹ En närmare redogörelse för remissyttrandena lämnas i bilaga 2.

föreslagna lösningen men att röster också höjts för att lagstiftningen bör omfatta endast inrikes befordran och att CMR-lagen skall bibehållas oförändrad.

De sakliga skillnader som utredningen föreslagit mellan inrikes och internationell befordran har i några fall föranlett kritik.

Stor uppmärksamhet har ägnats frågan om och i vilken utsträckning reglerna om inrikes befordran skall vara tvingande. Några remissinstanser har förordat att inrikes befordran skall underkastas samma tvingande reglering som gäller vid internationell befordran. Från annat håll framförs den uppfattningen att reglerna om inrikes befordran bör vara helt dispositiva. Några instanser anser att utredningens förslag om ett minsta skydd för varuhavarna med möjlighet för fraktförarna att åta sig ett större ansvar är välmotiverat för att skydda de mindre varuhavarna. Däremot anses det olämpligt för avtal som gäller mellan jämstarka parter eller i kommersiella förhållanden näringsidkare emellan.

Utredningens förslag om lagens tillämpningsområde har i huvudsak lämnats utan erinran. Flera instanser har dock föreslagit en utvidgning av fordonsbegreppet.

Vad avser reglerna om bekräftande och fullgörande av fraktavtal är det främst frågan huruvida det skall finnas två typer av fraktsedlar som föranlett diskussion. Förslaget om "Inrikes-CMR"-fraktsedlar avvisas av en remissinstans som hänvisar till att det inte finns något behov av en sådan fraktsedel vid inrikes befordran och att olika typer av fraktsedlar motverkar administrativ enkelhet. Två andra instanser anser att det bara bör finnas fraktsedlar av typen "Inrikes-CMR". Som grund för detta förslag anförs att bruket av flera fraktsedelstyper kan leda till rättsförkluster och att det också föranleder administrativa svårigheter.

De föreslagna reklamations- och preskriptionsbestämmelserna har lämnats utan erinran av flertalet remissinstanser. Några instanser framför dock kritik mot att dessa regler inte utformats helt i överensstämmelse med CMR.

Utredningens förslag att reglerna om fraktförarens ansvarighet skall utformas i enlighet med CMR har godtagits av remissinstanserna.

De remissinstanser som särskilt behandlat förslaget om en särskild bestämmelse om jämkning av skadestånd är kritiska. Det hävdas att skadeståndskommitténs förslag till en allmän jämningsregel inte bör föregripas. Utredningens förslag anses inte heller vara väl underbyggt. Från annat håll uttalas att jämningsregeln bör vinna tillämpning endast vid befordran som utförs för enskild konsuments räkning och då utan inskränkning såvitt gäller möjligheten att jämka skadestånd som drabbar fraktförare.

6 Föredraganden

6.1 Behovet av lagstiftning om inrikes befordran

Utvecklingen av den transporträttsliga lagstiftningen i vårt land har till stor del skett i nära anslutning till de internationella överenskommelserna på transporträttens område. Dessa överenskommelser har fått bilda mönster också för de regler som genomförts för inrikes transporter. Detta förklaras av att det för såväl transportörer som varuhavare är en klar praktisk fördel om reglerna för internationell och inrikes befordran i huvudsak är desamma.

Den gällande järnvägstrafikstadgan (1966:202) bygger således på den internationella konventionen om godsbefordran på järnväg (CIM). På samma sätt förhåller det sig på sjörättens område. De regler om godsbefordran till sjöss som f. n. finns i 5 kap. sjölagen (1891:35 s. 1) överensstämmer i stora delar med 1924 års konossementskonvention, även om sjölagens regelsystem är mera utbyggt och på några punkter är annorlunda konstruerat. De bestämmelser om godsbefordran med luftfartyg som finns i 9 kap. luftfartslagen (1957:297) bygger på 1929 års konvention om internationell luftbefordran i dess år 1955 ändrade lydelse (den s. k. Warszawakonventionen) och är tillämpliga på såväl internationell som inrikes befordran.

Helt naturligt var vägtransporterna det område som sist fick sin internationella reglering. Det var först efter andra världskriget som internationella transporter i någon större omfattning började att utföras med lastbil. Arbetet på en internationell reglering av vägfrakttavtal påbörjades i slutet av 1940-talet och resulterade år 1956 i att konventionen om frakttavlet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) öppnades för undertecknande. Sverige ratificerade konventionen år 1969 och i samband därmed antogs lagen (1969:12) med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19 maj 1956 om frakttavlet vid internationell godsbefordran på väg (CMR-lagen).

Frågan om Sveriges tillträde till CMR hade utretts av utredningen angående frakttavlet vid godsbefordran på väg. I utredningens uppdrag ingick också att undersöka om de inrikes transporterna, för vilka särskild lagstiftning saknas, borde underkastas en reglering motsvarande CMRs. Utredningsarbetet, som har ägt rum i nordiskt samarbete, delades upp i två etapper. Främst beroende på att Danmark ansåg frågan om tillträde till CMR vara brådskande behandlade de nordiska kommittéerna först frågan om den lagstiftning som erfordrades för tillträde till CMR. Först därefter togs frågan om lagstiftning för inrikes transporter upp till behandling. I det betänkande (SOU 1972:24) som den svenska utredningen lade fram förra året föreslås att också vägfrakttavtal avseende inrikes transporter regleras genom särskild lagstiftning och att denna i sina huvuddrag utformas i överensstämmelse med CMR.

Godstransporterna på väg har under de senaste decennierna ökat mycket kraftigt. Mer än hälften av all godsbefordran i Sverige utförs numera med lastbil. Det kan därför inte vara tillfredsställande att särskild

lagstiftning saknas på detta praktiskt viktiga rättsområde. Framför allt är det en stor brist att det är svårt att fastställa vad som gäller i fråga om transportörens ansvarighet om gods går förlorat, minskas eller skadas under transporten eller om det uppstår dröjsmål med befordringen. Att allvarigare rättsliga konflikter hittills inte uppkommit torde, såsom utredningen framhållit, bero på att det inrikes vägfraktavtalet i stor utsträckning regleras genom standardiserade befodringsvillkor. Dessa har emellertid utformats främst med tanke på kommersiella transporter av någorlunda kvalificerat slag. Vid sidan av dessa förekommer transporter där parterna inte närmare reglerat sitt inbördes rättsförhållande. Standardvillkoren skiljer sig dessutom delvis åt och innebär också i vissa fallen ofullständig reglering.

Mot bakgrunden av det anförda är det naturligt att stora och betydelsefulla grupper på vägfraktmarknaden tid efter annan har framfört önskemål om lagstiftning rörande fraktavtalet vid inrikes godsbefordran på väg. Remissinstanserna har också hälsat utredningens förslag om lagstiftning med tillfredsställelse. Endast Svenska åkeriförbundet har avvisat tanken på lagstiftning. Förbundet har i stället förordat ett av transportmarknadens parter utvecklat normsystem.

Enligt min mening kan de nuvarande bristerna i vår lagstiftning på detta område inte helt avhjälpas genom en vidare utveckling av de befodringsvillkor som nu tillämpas av de större transportföretagen. En sådan ordning skulle inte erbjuda godtagbara garantier för sakligt tillfredsställande lösningar. Man kan nämligen inte bortse från risken att fraktförarna får så stort inflytande på befodringsvillkorens utformning att dessa villkor inte kommer att representera en skälig avvägning mellan motstående intressen. Erfarenheterna synes också visa att det har varit svårt att utforma reglerna på ett sådant sätt att mindre rutinerade varuhavares intressen blivit tillgodosedda. En särskild svaghet med en reglering genom standardiserade befodringsvillkor i stället för genom lagstiftning är slutligen att reglerna inte blir direkt tillämpliga annat än i de fall då de ingår i parternas avtal.

Det kan sålunda enligt min uppfattning inte råda någon tvekan om att särskild lagstiftning om inrikes befordran bör genomföras. Utredningen har föreslagit att denna utformas i nära överensstämmelse med CMR. Det har under remissbehandlingen också understrukits att det är ett starkt önskemål att reglerna för internationell och inrikes befordran i huvudsak blir desamma. Jag delar uppfattningen att denna huvudprincip bör ligga till grund för utformningen av lagstiftningen. Som jag tidigare nämnt har denna princip tillämpats också vid utformningen av den transporträttsliga lagstiftningen på andra områden. Jag skall i det följande återkomma till på vilka punkter särskilda regler för inrikes befordran enligt min mening bör gälla.

Såväl under kommittéarbetet som under de nordiska departementsöverläggningar som därefter har hållits har enighet uppnåtts mellan Sverige, Finland och Norge om innehållet i de regler som bör gälla vid inrikes befordran. Från dansk sida har man ännu inte tagit ställning till

om särskild lagstiftning för inrikes befordran bör genomföras. Även om en för alla nordiska länder gemensam lagstiftning inte kan genomföras anser jag emellertid att det är en klar fördel om den lagstiftning som genomförs i Sverige, Finland och Norge till sitt sakinnehåll blir enhetlig.

På grund av det anförda föreslår jag att fraktavtalet vid inrikes godsbefordran på väg skall regleras genom lagstiftning i nära anslutning till reglerna i CMR.

6.2 Formen för lagstiftningen

I Sverige liksom i de övriga nordiska länderna har internationella konventioner på privaträttens område vanligen införlivats med den nationella rättsordningen genom att konventionsinnehållet transformerats till nationell lag, varvid man använt den lagstiftningsteknik som är bruklig vid rent intern lagstiftning. Utredningens förslag till lagstiftning i anledning av Sveriges tillträde till CMR innefattade också att konventionen skulle transformeras till svensk lag. Förslaget hade utformats i samarbete med kommittéerna i de tre andra nordiska länderna.

När frågan om svensk lagstiftning på grundval av CMR aktualiserades hade Danmark redan tillträtt CMR och genomfört erforderlig lagstiftning. Denna byggde på kommittéförslaget och innefattade alltså en fullständig transformation av konventionens bestämmelser. Samma metod valdes också i Norge. I Sverige kom man att välja en annan väg. I stället för att transformera konventionen till svensk lag stannade man för att införliva konventionen med svensk rätt på det betydligt enklare sättet att konventionens bestämmelser, kompletterade med några få nationella regler, förklarades gälla som svensk lag. Detta förfarande att genom en s. k. blankettlag göra konventionens bestämmelser direkt tillämpliga i Sverige motiverade dåvarande departementschefen med att utredningen sannolikt inom en relativt nära framtid skulle lägga fram förslag till gemensam lagstiftning för nationella och internationella transporter. En fullständig lag om internationell befordran skulle därför om några år troligen komma att få ersättas av en ny lag omfattande också inrikes befordran. Det ansågs därför föga rationellt att med bara några års mellanrum genomföra en omfattande lagstiftning på ett och samma ämnesområde. CMR ansågs också såväl terminologiskt som systematiskt vara så utformad att den lämpade sig väl för den s. k. blankettlagtekniken. Samtidigt framhöll departementschefen att han utgick från att en förutsättningslös prövning av formen för en slutlig lagstiftning om internationell befordran skulle äga rum när frågan om lagstiftning rörande inrikes befordran aktualiserades.

Utredningens nu framlagda förslag innebär dels att konventionen transformeras till nationell lag, dels att bestämmelserna för internationell och inrikes befordran sammanförs i en gemensam lag.

Utredningens förslag om transformering av CMR har inte motiverats med önskemålet att kunna samla alla bestämmelser om godsbefordran på väg i en gemensam lag. Förslaget har i stället motiverats med att formen

för lagstiftningen om internationell befordran bör vara densamma i alla de nordiska länderna. Sedan utredningen av denna anledning stannat för att föreslå att bestämmelserna om internationell befordran skulle transformeras till nationell lag var det naturligt att pröva huruvida dessa regler borde tas upp i en fristående lag eller i en för inrikes och internationell befordran gemensam lag. Vid denna prövning fann utredningen det ändamålsenligt att sammanföra alla regler om godsbefordran på väg i samma lag. Härvid har man i huvudsak följt den i CMR angivna dispositionen. Olika regler för inrikes och internationell befordran har föreslagits endast då speciella skäl påkallat avvikelser från CMR för inrikestransporternas del.

Flertalet remissinstanser har godtagit utredningens förslag att transformera konventionen till nationell lag och sammanföra bestämmelserna för internationell och inrikes befordran i en gemensam lag. Samtidigt har det dock betonats att transformationstekniken alltid är förenad med vissa risker, eftersom det inte kan uteslutas att man vid transformationen ger de nationella bestämmelserna ett sådant innehåll att de sakligt sett kommer att avvika från konventionen. Det har också framhållits att det förhållandet att olika regler på vissa punkter föreslagits för internationell och inrikes befordran medfört att lagen blivit svåröverskådlig. Två remissinstanser, Sveriges speditörförbund och Svenska åkeriförbundet, avvisar tanken på gemensam lagstiftning och förordar att den nuvarande CMR-lagen bibehålls oförändrad och att den föreslagna lagstiftningen endast skall omfatta inrikes befordran.

Jag kan inte dela utredningens uppfattning att frågan om reglerna för internationell befordran skall transformeras till nationell lag bör avgöras endast med hänsyn till formen för motsvarande lagstiftning i de andra nordiska länderna. Frågan bör i stället prövas främst med utgångspunkt från huruvida det är ändamålsenligt att sammanföra reglerna för inrikes och internationell befordran i en gemensam lag. Visar det sig att en gemensam lag är olämplig talar starka skäl för att den nuvarande CMR-lagstiftningen bibehålls oförändrad.

Jag delar utredningens uppfattning att CMR-reglerna på flera punkter inte är lämpade för inrikes befordran. På dessa punkter måste således lagstiftningen utformas olika för inrikes resp. internationell befordran. I likhet med flera remissinstanser finner jag att detta förhållande har medfört att den av utredningen föreslagna lagen blivit svåröverskådlig. Jag har prövat olika utvägar för att avhjälpa denna brist. Det har dock visat sig att det inte är möjligt att ge en gemensam lag en från redaktionell synpunkt tillfredsställande utformning. De fördelar som i och för sig kan vara förenade med att alla bestämmelser om godsbefordran på väg samlas i en lag uppväger inte de nackdelar som följer av behovet av skilda regler för inrikes och internationell befordran. Detta intryck förstärks då hänsyn tas även till de sakliga ändringar av utredningens förslag som jag avser att föreslå.

Vad som nu har anförts talar för att bestämmelserna om inrikes befordran tas upp i en särskild lag och att CMR-lagen behålls för de

internationella transporterna. För denna lösning talar också andra skäl.

Konventionen har varit direkt tillämplig som svensk lag under ett par år utan att detta har föranlett några svårigheter. Bestämmelserna har, såsom en remissinstans påpekat, hunnit bli väl kända under denna tid. Varuhavare och fraktförare har vant sig vid att tillämpa konventionens bestämmelser. En ändring av formen för lagstiftningen kommer sannolikt inte att medföra att man anser sig kunna lämna konventionstexten därhän. I alla konventionsstater utom Danmark och Norge gäller konventionstexten direkt som nationell lag. Det är sålunda en fördel för svenska varuhavare, fraktförare och försäkringsbolag om detsamma gäller i Sverige. Såsom hittills kan vid all korrespondens med utländska kontrahenter och försäkringsbolag hänvisning ske direkt till konventionens bestämmelser. Blankettlagtekniken synes också vara mycket lämplig i detta fall. Att konventionen har visat sig fungera väl i praktiken sammanhänger säkert med att konventionstexten terminologiskt och systematiskt passar vårt rättssystem. Behovet av kompletterande nationella regler är dessutom litet. En jämförelse mellan konventionstexten, å ena sidan, och utredningens lagförslag samt de danska och norska lagarna om internationell befordran, å andra sidan, visar också att transformationen inte medfört några påtagliga förenklingar. Konventionstexten och lagtexterna överensstämmer på många punkter nästan ordagrant och de redaktionella skillnaderna är obetydliga. Såsom påpekats under remissbehandlingen innebär dock en transformation alltid vissa risker för att den med konventionen åsyftade enhetligheten i rättsreglerna går förlorad.

Av de skäl som nu har anförts föreslår jag att CMR-lagen bibehålls oförändrad för de internationella transporterna samt att den nu ifrågasatta lagstiftningen begränsas till att avse inrikes befordran.

6.3 Lagens tillämpningsområde

Som nyss nämnts bör lagen begränsas till att avse inrikes vägbefordran, medan de internationella transporterna även i fortsättningen bör regleras av CMR-lagen. Denna lag är inte tillämplig på befordran som går över ett annat lands område om transporten börjar och slutar i Sverige. Sådan transport bör därför som utredningen också föreslagit anses som inrikes befordran och omfattas av inrikeslagens bestämmelser.

Utredningen har föreslagit att bestämmelserna om inrikes befordran, i likhet med vad som gäller enligt CMR, skall begränsas till att avse befordran mot vederlag. Jag ansluter mig till detta förslag. En avgränsning av lagens tillämpningsområde med hjälp av vederlagsrekvisitet leder till att även befordran som inte ingår som ett led i en yrkesverksamhet kommer att omfattas av lagen. De olägenheter som detta i enstaka fall kan medföra kan emellertid avhjälpas främst genom att det ges möjlighet till jämkning av fraktförarens ansvar. Jag skall återkomma till detta i det följande (avsnitt 6.11).

Utredningen har övervägt huruvida vissa godsslag helt bör undantas från lagens tillämpningsområde men har avvisat denna tanke med hänvis-

ning till att det är svårt att anknyta särskiljande lagregler till godsets art. Däremot framhåller utredningen att det är uppenbart att lagen inte bör göras tillämplig på vissa befordringar för vilka antingen ett väl fungerande regelsystem redan är i kraft eller avsevärt annorlunda regler än som avses med förslaget erfordras med hänsyn till befordringens speciella karaktär. Utredningen erinrar i detta sammanhang om att CMR inte är tillämplig på postbefordran, begravningstransporter och transport av flyttsaker och föreslår att dessa undantag skall gälla även vid inrikes befordran. Under begreppet postbefordran faller postverkets befordran av brev och paket. Däremot bör detta begrepp inte omfatta sådan godsbefordran som postverket utför i sin diligensrörelse. Vidare föreslår utredningen att från lagens tillämpning undantas sådan godsbefordran på väg som faller under det internationella fördraget angående godsbefordran på järnväg (CIM) samt sådan godsbefordran på väg som i annat fall utförs av järnväg som ersättning för eller komplement till en avtalad järnvägstransport. Utredningsförslaget har godtagits av remissinstanserna.

Vad först gäller postbefordran finns redan ett väl fungerande regelsystem. Postverkets ansvar för postbefordran bestäms enligt postverkets kungörelse (1966:120) angående postverkets ansvarighet för försändelser och medel samt allmänna poststadgan. Den föreslagna lagen bör därför inte vara tillämplig på postverkets paketbefordran. När det gäller godsbefordran som postverket utför i sin diligensrörelse finns visserligen också vissa bestämmelser, nämligen i postdiligenstaxan. Som utredningen framhållit ger emellertid dessa bestämmelser transportkunden en väsentligt sämre ställning än den föreslagna lagen och denna bör därför vara tillämplig på godsbefordran i postverkets diligensrörelse.

Lagen kan naturligtvis ej heller vinna tillämpning på befordran som är underkastad det internationella järnvägsfördraget. Vad beträffar vägbefordran som järnväg i annat fall utför i Sverige som ett led i fullgörandet av ett avtal om godsbefordran på järnväg bör gälla att denna regleras av samma regler som själva järnvägstransporten, dvs. av järnvägstrafikstadgan.

Begravningstransporter är av så speciell karaktär att det saknas anledning att införa lagstiftning om dem. Däremot är det angeläget att parternas rättigheter och skyldigheter vid befordran av flyttsaker regleras på ett tillfredsställande sätt. Efter överläggningar mellan konsumentombudsmannen (KO) och Sveriges möbeltransportörers förbund har utformats standardiserade ansvars- och transportbestämmelser för befordran av flyttsaker. Motsvarande överläggningar pågår med Svenska åkeriförbundet. Det kan således förutses att standardvillkor som antagits efter överläggningar med KO kommer att tillämpas i vid omfattning på befordran av detta slag. Det minskar givetvis behovet av lagstiftning i ämnet. De problem som uppkommer vid en lagreglering för denna typ av avtal skiljer sig vidare ganska mycket från de frågor som i övrigt aktualiseras vid lagstiftning om vägfraktavtalet. Frågan om befordran av flyttsaker bör därför inte behandlas i detta sammanhang. Jag vill emeller-

tid erinra om att dessa frågor ligger inom ramen för konsumenttjänstutredningens (1972:07) uppdrag.

Med hänsyn till vad nu har anförts finner jag också för egen del att lagen inte bör gälla i fråga om postbefordran, begravningstransporter och transport av flyttsaker. Detsamma gäller vägtransporter som regleras av CIM eller som järnväg i annat fall utför som ett led i en järnvägstransport.

Utredningen föreslår att **f o r d o n s b e g r e p p e t** vid inrikes befordran skall omfatta motorfordon och släpfordon såsom dessa begrepp definierades i den numera upphävda 1951 års vägtrafikförfordning (1951:648). Förslaget innebär att fordonsbegreppet vid inrikes befordran ges praktiskt sett samma innebörd som enligt CMR (art. 1 andra stycket). Remissinstanserna har inte framfört någon kritik mot att fordonsbegreppet vid inrikes befordran skall omfatta motorfordon och släpfordon och att dessa begrepp ges den innebörd de har enligt trafiklagstiftningen. Däremot föreslår flera remissinstanser att fordonsbegreppet skall utvidgas. Näringslivsorganisationerna framhåller sålunda att det i allt större utsträckning förekommer att lokala transporter utförs med motorredskap, såsom gaffeltruckar, grensletruckar och mobilkranar. Organisationerna föreslår därför att fordonsbegreppet skall ges en sådan utformning att det kommer att omfatta även motorredskap i den betydelse detta begrepp har i trafiklagstiftningen. Svenska åkeriförbundet och Åkeriförbundet tagarnas centralförbund ger uttryck för en liknande uppfattning.

För egen del anser jag att ett avtal om godsbefordran på väg bör regleras av lagen oberoende av med vilken typ av vägfordon transporten utförs. Jag kan sålunda inte dela utredningens uppfattning att lagens tillämpningsområde skall begränsas till befordran som utförs med motorfordon och släpfordon i den betydelse dessa begrepp har i trafiklagstiftningen. En sådan reglering innebär dessutom att man låser fast fordonsbegreppet på ett sätt som försvårar anpassningen till nya transportmetoder. Jag föreslår därför att lagens fordonsbegrepp ges en så vid innebörd att det kommer att omfatta alla fordon som faktiskt används för godsbefordran på väg. Det bör emellertid understrykas att en förutsättning för lagens tillämpning alltid skall vara att det föreligger ett avtal om vägtransport. Om gods i anslutning exempelvis till en sjötransport förflyttas med motorredskap inom sjöterminalens område är lagen inte tillämplig.

CMR innehåller vissa regler om en särskild typ av **k o m b i n e r a d e t r a n s p o r t e r** (art. 2), nämligen sådana där vägfordonet med det lastade godset under en del av transporten befordras med annat transportmedel, t. ex. fartyg. Utredningen föreslår att motsvarande regler skall gälla även vid inrikes befordran. Detta innebär att ersättning för sakskada och dröjsmål, som inträffar under en sådan del av transporten, skall bestämmas enligt vägtransportreglerna och inte enligt de regler som gäller för det andra transportmedlet. Denna huvudregel skall emellertid inte tillämpas om det visas att skadan eller dröjsmålet inte beror på vägfraktföraren utan på en händelse som endast sammanhänger med det andra transportmedlet, t. ex. att fartyget kolliderar med annat

fartyg. I sådant fall skall ersättningsfrågan avgöras av de tvingande regler som gäller för befordran med det andra transportmedlet. I den mån det saknas tvingande regler för detta transportmedel skall dock vägtransport-reglerna tillämpas.

Förslaget har, bortsett från vissa redaktionella påpekanden, godtagits av remissinstanserna. Jag har tidigare framhållit att det i och för sig är önskvärt att skapa enhetlighet mellan reglerna för inrikes och internationella transporter. Detta gäller i synnerhet i fråga om ansvarsreglerna. Mot CMRs regler om vissa slag av kombinerade transporter kan visserligen invändas att de är komplicerade och medför vissa tillämpningsproblem. Å andra sidan anser jag i likhet med utredningen att det är vanskligt att skapa särskilda inrikesregler för den typ av kombinerade transporter det här är fråga om. Jag ansluter mig därför till utredningens förslag.

Varken CMR eller lagförslaget innehåller några bestämmelser om andra typer av kombinerade transporter, t. ex. när godset efter vägtransport lossats från vägfordonet och lastas ombord på fartyg. Har parterna inte träffat särskilt avtal om hur ansvarsfrågan skall regleras i sådant fall, skall ansvaret därför bedömas enligt de för varje transportmedel tillämpliga bestämmelserna. Har vägfraktföraren gentemot transportkunden åtagit sig att ombesörja även sjötransport av godset blir således de sjörättsliga reglerna tillämpliga fullt ut i fråga om hans ansvarighet, om godset skadas under sjötransporten.

Utvecklingen mot nya transportmetoder, i synnerhet den ökade användningen av samlastning av gods i container, har medfört ett behov av en internationellt enhetlig reglering av kombinerade transporter. Sedan flera år pågår också arbete på en konvention i ämnet.¹ Innan detta arbete slutförts bör en generell reglering av avtal om kombinerade transporter inte ske i den nationella lagstiftningen.

6.4 Tvingande eller dispositiva regler

CMR är tvingande gentemot såväl fraktförare som lastägare (art. 41). Varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från konventionens bestämmelser är därför ogiltigt, oavsett om avvikelsen är till fraktförarens eller lastägarers förmån. De tvingande bestämmelserna har föranletts av att vägtransportmarknaden i vissa stater på kontinenten är underkastad offentligrättslig reglering även beträffande fraktavgifternas storlek. För att underlätta en enhetlig fraktsättning och enhetliga konkurrensvillkor i övrigt genomdrev dessa stater att konventionen blev alltigenom tvingande. CMR skiljer sig därigenom från de sjö- och lufträttsliga konventionerna. Dessa medger att transportören åtar sig längre gående förpliktelser än som föreskrivs i konventionerna, t. ex. i fråga om ansvarighetsbeloppets storlek.

Utredningen framhåller att de transportpolitiska skäl som ligger bakom

¹ Jfr Grönfors, *Successiva transporter* (1968) s. 217 och Arkiv för sjörett 1972 s. 722.

den tvingande regleringen i CMR inte gärna kan vara vägledande för utformningen av vår lagstiftning om inrikes befordran. I stället betonar utredningen att syftet med denna lagstiftning bör vara att skapa garantier för att transportkunderna, också om de skulle komma i ett förhandlingsmässigt underläge, kan få sina rättmätiga intressen tillgodosedda. Där emot finns det ingen anledning att hindra fraktförarna från att konkurrera med varandra genom att erbjuda sina kunder förmånligare befodringsvillkor än lagen anger.

Utredningen har därför föreslagit att lagen skall vara tvingande i den bemärkelsen att det fixeras en nedersta gräns för fraktförarens ansvarighet men att inget skall hindra att parterna avviker från lagens reglering, om avvikelsen innebär att fraktförarens ansvarighet blir mer omfattande. För vissa speciella fall har utredningen ansett att det också bör finnas möjlighet att träffa avtal som innebär en inskränkning av lastägarrens rättigheter eller en utvidgning av hans skyldigheter.

Flera remissinstanser har ställt sig avvisande till utredningens förslag. Näringslivsorganisationerna och Åkeriföretagarnas centralförbund anser att fraktförarna inte skall ges generell möjlighet att avvika från lagens regler och att i princip samma tvingande reglering skall gälla för inrikes befordran som för internationell befordran. Mot denna åsikt står den av Svenska åkeriförbundet företrädde ståndpunkten att lagstiftningen om inrikes befordran bör vara helt dispositiv. Sveriges speditörförbund anser å andra sidan att de tvingande reglerna skall tillämpas endast på avtal som ingåtts av orutinerade varuhavare. Liknande synpunkter framförs av Sveriges advokatsamfund som kritiserar att utredningen inte närmare behandlat frågan varför full avtalsfrihet inte skall råda vid sådana transporter av kommersiell natur som utförs för näringsidkares räkning. Härvid har det särskilt påpekats att den föreslagna regleringen förhindrar en lämplig utformning av försäkringsskyddet.

För egen del finner jag att utredningens förslag är väl avvägt. Det syftar till att skydda lastägarna från omfattande friskrivningsklausuler, som kan påtvingas dem av fraktförare som befinner sig i ett förhandlingsmässigt överläge. Samtidigt bibehålls fraktförarna vid sina möjligheter att erbjuda transportkunderna mera förmånliga villkor än som gäller enligt lagens bestämmelser. Att ett praktiskt behov för detta kan föreligga bestyrks f. ö. av att de nu använda standardvillkoren innebär att ansvarighetsbeloppet för sakskada bestämts till det högre belopp, 200 kr per kilo, som gäller enligt järnvägstrafikstadgan och inte till det belopp om ca 45 kr per kilo som f. n. gäller enligt CMR.

Det bör dessutom framhållas att en reglering som innebär att transportören är förhindrad att åta sig längre gående förpliktelser än lagen föreskriver knappast är förenlig med hos oss tillämpade rättsprinciper. Den ifrågavarande regleringen i CMR blev också föremål för stark kritik när frågan om Sveriges tillträde till CMR övervägdes. De invändningar som man på denna punkt kunde göra mot konventionen ansågs dock inte böra tillmätas sådan vikt att Sverige av denna anledning borde avstå från att tillträda konventionen (prop. 1968:132 s. 16). Det framhölls att

Sverige, om konventionen tillträdde, vid den då planerade revisionen av konventionen aktivt kunde verka för bättre lösningar. I samband med förberedandet av revisionen har man också från svensk sida angivit att en ändring av konventionen på denna punkt bedöms vara den väsentligaste frågan.

På anförda skäl ansluter jag mig till utredningens förslag att villkor som är till varuhavarens nackdel ej skall få avtalas men att fraktföraren däremot skall kunna åta sig längre gående förpliktelser än konventionen föreskriver eller inskränka de rättigheter som den ger honom. Som utredningen föreslagit bör dock för lastägaren mindre förmånliga villkor kunna avtalas om detta är motiverat av särskilda skäl, såsom att godset eller befordringen är av ovanlig art. En motsvarande regel gäller redan vid sjötransport av gods (jfr 6 § konossementslagen och förslag i prop. 1973:137 till 168 § tredje stycket sjölagen).

Under remissbehandlingen har från några håll föreslagits att för lastägaren mindre förmånliga villkor skulle kunna avtalas också då avtalet ingås mellan stora och jämbördiga parter med avseende på kommersiella transporter av kvalificerat slag, t. ex. av typen årskontrakt. Enligt utredningsförslaget är detta inte möjligt. Vissa skäl talar onekligen för att parterna i fall av nu åsyftat slag bör få träffa avtal om sådan avvikelse från den tvingande regleringen som är till fraktförarens förmån. De större transportkunderna kan ha ett berättigat intresse av att själva anordna transportförsäkring av godset och är inte i behov av det skydd som en tvingande lagstiftning ger.

Jag har emellertid funnit att det är förenat med stora svårigheter att klart avgränsa det område, inom vilket en sådan fullständig avtalsfrihet skulle kunna tillåtas. En reglering enligt de antydda riktlinjerna skulle därför leda till svåra tillämpningsproblem och till en inte obetydlig rättsosäkerhet. En sådan regel skulle också strida mot vad som i övrigt gäller på transporträttens område. Enligt min mening bör därför i lagen inte införas bestämmelse för dessa fall.

6.5 Fraktsedeln m. m.

Enligt CMR (art. 4) är bruket av *fraktsedel obligatoriskt*. Utredningen anser inte att motsvarande bör gälla vid inrikes befordran och hänvisar till att åtskilliga inrikes transporter är av så enkel beskaffenhet att det skulle innebära onödig pappersexercis att upprätta fraktsedel för dem. Utredningens ståndpunkt har lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Även jag anser att det saknas anledning att föreskriva obligatoriskt bruk av fraktsedel vid all inrikes befordran.

I många fall har såväl fraktförare som avsändare och mottagare behov av en någorlunda kvalificerad transporthandling. Med hänvisning härtill föreslår utredningen att huvudregeln vid inrikes befordran skall vara att fraktsedel skall upprättas om en av parterna begär det, såvida inte användandet av fraktsedel medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är ifråga.

Utredningens förslag har kommenterats av SJ och Sveriges advokatsamfund. SJ understryker starkt vikten av att avsändaren inte får en ovillkorlig rätt att kräva att fraktsedel upprättas. Advokatsamfundet däremot ifrågasätter, huruvida det är nödvändigt att införa en bestämmelse om undantag från fraktförarens skyldighet att utfärda fraktsedel, och framhåller att det saknas anledning tro att rätten att begära fraktsedel skulle missbrukas på sådant sätt att olägenhet uppkommer för fraktföraren.

I likhet med utredningen vill jag framhålla att man i det stora hela torde kunna utgå från att varken varuhavare eller fraktförare kommer att göra bruk av sin rätt att kräva upprättande av fraktsedel i andra fall än då det föreligger objektivt godtagbara skäl för detta. Man kan emellertid inte bortse från möjligheten att part begär att fraktsedel skall upprättas i fall då fraktsedel vanligen inte brukar upprättas och då berättigade skäl härtill inte heller föreligger. Jag delar utredningens uppfattning att det finns behov av en undantagsregel för dessa fall. Frågan om möjlighet för part att motsätta sig att fraktsedel upprättas i fall då detta medför beaktansvärd olägenhet för honom sammanhänger med bestämmelserna om fraktförarens undersökningsskyldighet. Som närmare skall redovisas i specialmotiveringen till 12 § bör fraktförarens rättsliga ställning vid befordran utan fraktsedel inte vara alldeles densamma som när fraktsedel upprättats. Upprättas inte fraktsedel bör fraktföraren nämligen under vissa omständigheter bli befriad från den skyldighet han annars har att undersöka det gods han tar emot till befordran. Detta bör t. ex. gälla när gods lämnas till befordran i samband med att en buss i linjetrafik gör uppehåll vid en hållplats. För att lättnaden i fraktförarens undersökningsplikt inte skall bli illusorisk bör avsändaren inte ha möjlighet att ändra fraktförarens rättsliga ställning i detta hänseende genom att påtvinga honom fraktsedel. Jag förordar därför att utredningens förslag läggs till grund för lagstiftningen. Huvudregeln bör sålunda vara att fraktsedel skall upprättas om en av parterna begär det. Part skall dock kunna motsätta sig att fraktsedel upprättas om användandet av fraktsedel inte är brukligt vid det slag av befordran som är i fråga eller om användandet av fraktsedel medför beaktansvärd olägenhet för honom.

Utredningen föreslår att det skapas två olika typer av fraktsedlar. Den ena typen bör ges endast bevisfunktioner medan den andra, som av utredningen benämns "Inrikes-CMR"-fraktsedel, bör få samma rättsliga karaktär som CMR-fraktsedeln. Förslaget om en "Inrikes-CMR"-fraktsedel har föranletts av en strävan att göra det möjligt att utnyttja bilfraktsedeln som ett hjälpmedel i vissa köpförhållanden. Utredningen upplyser att företrädare för varuhavare, fraktförare och försäkringsgivare har förklarat att möjlighet till betalning mot fraktsedel borde öppnas även vid inrikes befordran.

En stor del av de inrikes transporterna äger rum utan att fraktsedel utfärdas. Bilfraktsedlar av olika slag har dock förekommit sedan länge. Främst torde dessa fylla vissa kontroll- och bevisfunktioner. Däremot är de inte, såsom CMR-fraktsedeln samt flyg- och järnvägsfrakt-

sedlarna, utformade på sådant sätt att de kan fylla några köprättsliga funktioner. För detta krävs enligt 16 § köplagen att fraktsedeln är så inrättad att säljaren, efter det att fraktsedeln har utgivits till köparen, inte äger förfoga över godset under befordringen (t. ex. genom att ge fraktföraren anvisning om att godset skall utlämnas till annan person än den som ursprungligen angivits som mottagare). Om en sådan fraktsedel använts är köparen vid handelsköp skyldig att betala köpeskillingen redan när fraktsedeln presenteras för honom och kan inte vänta på att godset kommer fram (16 och 71 §§ köplagen). Fraktsedlar av denna typ är därför särskilt lämpade för transporter som tar längre tid i anspråk, eftersom säljaren inte behöver vänta på betalning ända till dess godset har kommit fram till köparen.

Utredningen har uttalat att den har svårt att finna varför det inte för inrikes godsbefordran på väg bör finnas en typ av fraktsedel som svarar mot bestämmelserna i 16 § köplagen. Samtidigt anses det emellertid olämpligt att för alla transporter föreskriva bruk av sådan fraktsedel, eftersom detta skulle utesluta avsändaren från möjligheten att på ett enkelt och formlöst sätt förfoga över godset i de talrikt förekommande fall, då det inte är aktuellt att använda fraktsedeln som ett medel att uppnå betalning. I enlighet härmed har utredningen utformat reglerna om inrikesfraktsedeln så, att den i och för sig fungerar endast som ett bevismedel. Om parterna dessutom önskar att fraktsedeln skall tjäna som legitimationshandling kan de uppnå detta genom att förse fraktsedeln med påskriften "Inrikes-CMR". I anslutning härtil föreslås särskilda regler för befordran under sådan fraktsedel, bl. a. beträffande rätten att förfoga över godset.

Remissinstanserna har i stor utsträckning utan kommentarer godtagit att det vid inrikes befordran skall finnas möjlighet att välja mellan två typer av fraktsedlar. Negativa synpunkter saknas dock inte. Svenska åkeriförbundet framhåller att det inte finns något behov av en "Inrikes-CMR"-fraktsedel och att fraktsedeln vid inrikes befordran därför endast bör tilläggas bevisfunktioner. Ett system med två olika fraktsedelstyper är enligt åkeriförbundets uppfattning också ägnat att splittra strävan mot administrativ enkelhet. Sveriges advokatsamfund och Sveriges speditörförbund däremot anser att det endast skall finnas fraktsedlar av typen "Inrikes-CMR". Advokatsamfundet uttalar som stöd för sin uppfattning att det torde bli mycket svårt för enskilda parter att överblicka konsekvenserna av användandet av den ena eller andra typen av fraktsedel. Speditörförbundet hänvisar, i likhet med åkeriförbundet, till de administrativa svårigheter som två fraktsedelstyper medför.

Vid de nordiska departementsöverläggningarna uppnåddes enighet om att det inte finns något praktiskt behov av en fraktsedel av typen "Inrikes-CMR". Betalningsvillkoren vid inrikes handelsköp innebär sällan att köparen är skyldig att erlägga kontant betalning mot dokument eller vid godsets mottagande. I regel medges viss kortare tids kredit. Jag delar denna uppfattning. Jag vill också betona att bankerna inte torde godta en "Inrikes-CMR"-fraktsedel som säkerhet vid

finansiering av ett köp, såvida inte den finansierande banken anges som mottagare i fraktsedeln. Detta förklaras av att mottagarens rätt att få ut godset när det kommit fram till bestämmelseorten inte är beroende av att han kan förete avsändarens fraktsedelsexemplar. Ytterligare kan framhållas att dagens inrikes vägtransporter sker med stor snabbhet. Tiden från det godset mottagits till befordran och till dess godset nått bestämmelseorten är i allmänhet kort. Även om det är fråga om ett kontantköp har säljaren därför sällan något intresse av att begära betalning mot dokument, särskilt som godset ofta når bestämmelseorten samtidigt som avsändarens fraktsedelsexemplar kommer mottagaren till handa.

Redan den omständigheten att det inte finns något praktiskt behov av en "Inrikes-CMR"-fraktsedel utgör enligt min mening tillräckligt skäl mot att förslaget härom genomförs. Härtill kommer emellertid att ett lagfäst system med två typer av fraktsedlar vållar praktiska svårigheter. Det kan såsom advokatsamfundet påpekar bli mycket svårt för enskilda parter att överblicka de konsekvenser som följer av bruket av den ena eller andra typen av fraktsedel. Riskerna för rättsförluster är uppenbara. Det är också uppenbart att förekomsten av två fraktsedelstyper är ägnad att komplicera parternas administrativa rutiner, något som kan leda till ökade transportkostnader.

Det kan naturligtvis inte uteslutas att det i vissa sällsynta fall skulle vara av värde om det vid inrikes befordran fanns tillgång till en fraktsedel av typen "Inrikes-CMR". Inget hindrar emellertid att fraktföraren och avsändaren i sådant fall utan stöd i lag använder en fraktsedel av den typen. Det kan nämligen inte anses strida mot lagens tvingande reglering att parterna genom hänvisning till CMRs regler om rätten att förfoga över godset eller genom uttryckliga avtalsvillkor utformar fraktsedeln så att den uppfyller kraven i 16 § köplagen.

Med hänvisning till vad jag nu anfört föreslår jag att i lagen endast tas in regler om den typ av fraktsedel som nu används vid inrikes befordran och vars rättsverkningar är begränsade till att tjäna som bevis om transportavtalets innehåll och det gods som mottagits till befordran.

Beträffande fraktsedelns innehåll gäller enligt CMR (art. 6) att den vid internationell befordran skall innehålla ett stort antal obligatoriska uppgifter. Härutöver kan parterna, om de så önskar, föra in ytterligare uppgifter. Enligt utredningens uppfattning kan vid inrikes befordran antalet obligatoriska uppgifter starkt begränsas. Med hänvisning härtil föreslår utredningen att fraktsedeln skall innehålla uppgift om avsändarens och mottagarens namn och adress, ort och dag för godsets mottagande till befordran, bestämmelseorten samt en beskrivning av godset (antalet kollar, deras märken och nummer). Part skall dessutom ha rätt att på begäran få vissa andra uppgifter antecknade, t. ex. godsets bruttovikt. Remissinstanserna har godtagit den begränsning av antalet obligatoriska uppgifter som utredningen föreslagit. Sveriges advokatsamfund föreslår dock att som en obligatorisk uppgift skall ingå även uppgift om fraktförarens namn och adress. Advokatsamfundet motiverar sitt

förslag med att fraktförarens underskrift av fraktsedeln kan vara otydlig. Med hänsyn till lastbilsmarknadens komplicerade natur kan enligt samfundet särskilda svårigheter uppkomma, när det i det enskilda fallet skall avgöras vem som är fraktförare.

Jag delar utredningens uppfattning att antalet obligatoriska uppgifter i fraktsedeln bör begränsas vid inrikes befordran. De av utredningen föreslagna uppgifterna bör ingå i fraktsedeln. Dessutom bör, som advokatsamfundet föreslagit, fraktförarens namn och adress utgöra en obligatorisk uppgift i fraktsedeln. Detta gäller f. ö. enligt CMR.

Bland de uppgifter som enligt utredningsförslaget part skall ha rätt att på begäran få intagna i fraktsedeln ingår uppgift om den allmänt vedertagna benämningen på farligt gods. Utredningen föreslår dessutom i annat sammanhang att avsändaren i fråga om farligt gods skall noga underrätta fraktföraren om den fara som godset innebär och, när det är nödvändigt, om de försiktighetsmått som skall vidtas. Har sådan under rättelse inte lämnats kan fraktföraren lossa godset eller i vissa fall förstöra eller oskadliggöra detta utan att bli ersättningsskyldig gentemot avsändaren.

Transporter av farligt gods har på senare tid ökat i omfattning. De utgör ett hot mot människors liv och hälsa och mot vår miljö. Åtskilliga åtgärder har därför vidtagits i syfte att öka säkerheten vid dessa transporter. Jag hänvisar i denna del till vad som anförts i prop. 1973:143 med förslag att riksdagen godkänner den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). ADR innehåller en förteckning och klassificering av ämnen och föremål som på grund av sina farliga egenskaper bör uteslutas från befordran eller tas emot till befordran endast på särskilda villkor, t. ex. i fråga om godsets förpackning och etikettering. Enligt ADR gäller också att fraktförare, senast då transportuppdraget ges, skall erhålla skriftliga instruktioner, vilka bl. a. skall innehålla uppgift om det sätt på vilket godset är farligt och om de säkerhetsåtgärder som är nödvändiga för att avvärja faran. I propositionen behandlas också frågan om nationella vägtransporter av farligt gods. Sådana transporter anses även i fortsättningen böra regleras inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning. Därvid förutsätts att föreskrifter för nationella vägtransporter kommer att utarbetas på grundval av innehållet i ADR.

Enligt min mening bör som ett komplement till dessa åtgärder föreskrivas en skyldighet att i fråga om farligt gods i fraktsedeln ta in uppgift om den gängse benämningen på sådant gods och, om så krävs, de försiktighetsmått som skall iakttas. Bestämmelsen kan synas onödig vid sidan av den förut berörda regeln om avsändarens upplysningsplikt och de offentligrättsliga regler om transport av farligt gods som kan väntas bli utfärdade för inrikes transporter. Man bör dock enligt min mening inte förbise att fraktsedelsblanketterna utformas med hänsyn till vilka uppgifter som är obligatoriska. Finns på dessa ett särskilt utrymme för uppgifter om farligt gods ökar förutsättningarna för att avsändaren verkligen fullgör sin underrättelseskyldighet och för att uppgiften vidare-

befordras till dem som deltar i transportens utförande. Därmed ökar också säkerheten vid dessa transporter.

Sammanfattningsvis föreslår jag alltså att som obligatoriska uppgifter i fraktsedeln skall ingå, förutom de av utredningen föreslagna uppgifterna, uppgift om fraktförarens namn och adress samt, i fråga om farligt gods, uppgift om godsets allmänt vedertagna benämning och, om så krävs, de försiktighetsmått som skall iaktas.

Utredningen föreslår att i lagen tas in regler överensstämmande med CMRs om avsändarens ansvarighet gentemot fraktföraren för felaktiga eller ofullständiga uppgifter i fraktsedeln samt om fraktförarens skyldighet att undersöka godset och att i fraktsedeln göra förbehåll om godset och dess tillstånd (art. 7 och 8). Även i fråga om fraktsedelns bevisverkan föreslår utredningen att CMRs regelsystem följs (art. 9). Förslaget, som har godtagits av remissinstanserna, innebär följande.

Avsändaren skall ansvara för kostnad och skada som drabbar fraktföraren till följd av att han lämnat oriktiga eller ofullständiga uppgifter i fraktsedeln. Dessa ansvarsregler blir tillämpliga också på de praktiskt viktiga fallen att det är fraktföraren eller någon av hans anställda eller medhjälpare som upprättar fraktsedeln efter avsändarens anvisningar. Ersättningskyldighet föreligger oberoende av om avsändaren förfarit oaktsamt eller ej, när han lämnade den oriktiga eller ofullständiga uppgiften.

Jag delar utredningens uppfattning att lagen bör innehålla regler om avsändarens ansvarighet för ofullständiga och oriktiga uppgifter i fraktsedeln. Dessa bör, med vissa redaktionella ändringar, utformas i enlighet med utredningsförslaget. En förutsättning för att man skall kunna ålägga avsändaren ansvarighet oberoende av vållande bör dock vara att det öppnas möjlighet att jämka skadestånd som framstår som oskäligt betungande. Denna fråga kommer jag att närmare beröra i ett senare avsnitt (6.11).

Reglerna om fraktförarens undersökningskyldighet utgör grundvalen för bestämmelserna om fraktsedelns bevisverkan. Enligt utredningens förslag skall det åligga fraktföraren att vid godsets mottagande undersöka fraktsedelns uppgifter om antalet kollin samt deras märken och nummer. Vidare skall fraktföraren undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd. Finner han därvid att godset inte motsvarar uppgifterna i fraktsedeln eller att godset inte är i gott skick skall han i fraktsedeln göra förbehåll med kort angivande av grunden för förbehållet. Används inte fraktsedel för befordringen, åligger det fraktföraren att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd i den utsträckning omständigheterna i det enskilda fallet inte föranleder till annat samt att underrätta avsändaren om de förbehåll som han anser att han bör göra. Utredningens förslag på denna punkt skall ses mot bakgrund av att omständigheterna vid fraktförarens mottagande av godset ibland är sådana att ingen eller endast en mycket flyktig undersökning av godset kan äga rum, t. ex. då godset tas emot medan en buss i linjetrafik gör ett kort uppehåll på en hållplats.

Har fraktföraren inte gjort förbehåll om fraktsedelns uppgifter om antalet kollin och deras märken och nummer skall uppgifterna presumeras vara riktiga. Och har fraktföraren inte gjort något förbehåll beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd skall på motsvarande sätt godset och förpackningen antas ha varit i gott synligt tillstånd när godset togs emot till befordran. Presumptionen kan dock kullkastas genom bevisning om de verkliga förhållandena.

Jag delar utredningens uppfattning att CMRs reglering av fraktförarens undersökningsskyldighet och de till dessa regler anknutna bevisreglerna bör genomföras även för inrikes befordran. Jag ansluter mig också till förslaget att fraktföraren i princip skall vara skyldig undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd även om fraktsedel inte utfärdas.

6.6 Avsändarens ansvar för bristfällig förpackning, farligt gods m. m.

Enligt CMR (art. 10) är avsändaren på objektiv grund ansvarig gentemot fraktföraren för skada och kostnad som orsakas av bristfällighet i godsets förpackning, såvida inte bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han tog emot godset, och han underlät att göra förbehåll därom.

Under de överläggningar som ägt rum mellan de nordiska kommittéerna har ingående diskuterats huruvida avsändaren bör åläggas strikt ansvar för bristfällighet i godsets förpackning även vid inrikes befordran. Man har slutligen enats om att föreslå att reglerna om avsändarens ansvarighet för bristfällig förpackning utformas i enlighet med vad som gäller vid internationell befordran men sökt mildra eventuella otillfredsställande konsekvenser av föreskriften om strikt ansvar genom att öppna möjlighet till jämkning av skadestånd som avsändaren ådrager sig enligt förslaget. Utredningens förslag har inte föranlett andra erinringar under remissbehandlingen än att Sveriges speditörförbund och Svenska åkeriförbundet föreslår att bestämmelsen skall göras tillämplig även på bristfällig märkning och adressering.

Mot att avsändaren skall bära strikt ansvar för skada och kostnad som uppkommer till följd av bristfällighet i godsets förpackning kan anföras samma invändning som när det gäller avsändarens ansvar för fraktsedelns innehåll, nämligen att avsändaren löper risk att drabbas av en alltför betungande skadeståndsskyldighet. Som utredningen framhåller, bortfaller emellertid denna invändning om skadeståndet kan jämkas i de fall då skadeståndsskyldigheten framstår som oskäligt betungande. Med en sådan utformning av ansvarssystemet anser jag att utredningens förslag om strikt ansvar för skada och kostnad som uppkommer till följd av bristfällighet i godsets förpackning bör kunna godtagas.

Vad gäller det av ett par remissinstanser framförda förslaget att avsändarens ansvar för bristfällig förpackning skall omfatta även bristfällig märkning och adressering vill jag påpeka att avsändaren i vissa sådana fall kan bli ansvarig gentemot fraktföraren redan enligt andra regler i den föreslagna lagen. Om bristen i fråga om godsets märkning eller adressering

motsvaras av oriktighet eller ofullständighet i fraktsedel kan nämligen sådant ansvar föreligga enligt de nyss berörda reglerna om avsändarens ansvarighet för fraktsedelns innehåll. Den av remissinstanserna föreslagna ändringen skulle medföra att olika regler kom att gälla för internationell och inrikes befordran. En sådan ordning bör inte införas annat än då mycket starka skäl talar härför. Mot bakgrund av vad jag nu har anfört och då det inte är förenat med några särskilda nackdelar att avsändaren i de fall då reglerna om avsändarens ansvar för fraktsedelns innehåll inte är tillämpliga, blir ansvarig enligt allmänna skadeståndsrättsliga regler, anser jag det inte påkallat att låta bestämmelserna om avsändarens ansvar för bristfällig förpackning omfatta även bristfällig märkning och adressering.

I övrigt föranleder utredningens förslag i denna del ingen erinran från min sida. Jag ansluter mig sålunda till att reglerna utformas i överensstämmelse med vad som gäller enligt CMR.

CMR (art. 22) föreskriver att avsändaren, när han överlämnar f a r l i g t g o d s till fraktföraren, skall noga underrätta denne om den fara som är förenad med befordringen av godset. Han skall vidare, i den mån detta är påkallat, ge fraktföraren upplysningar om de försiktighetsmått som erfordras. Någon viss form föreskrivs inte för dessa upplysningar. Har de intagits i fraktsedel gäller dock att de skall anses ha bragts till fraktförarens kännedom. I övriga fall åligger det avsändaren att på annat sätt visa att fraktföraren känt till den risk som var förenad med befordringen av godset. Har avsändaren inte fullgjort sin upplysningsplikt och hade fraktföraren inte kännedom om godsets farliga beskaffenhet får fraktföraren när som helst och var som helst lossa, förstöra eller oskadliggöra godset utan att detta medför ersättningsskyldighet för honom. Avsändaren kan dessutom göras ansvarig för kostnad och skada som uppkommit till följd av att det farliga godset överlämnats till fraktföraren.

Utredningen föreslår att denna reglering genomförs också för inrikes befordran. Förslaget har i huvudsak lämnats utan erinran under remissbehandlingen, dock att näringslivsorganisationerna föreslår att begreppet farligt gods skall överensstämma med definitionerna i den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR).

Jag ansluter mig till utredningens förslag och förordar sålunda att lagens regler om ansvar för befordran av farligt gods utformas i enlighet med motsvarande regler i CMR. Detta innebär att avsändare som inte uppfyller sin upplysningsplikt mot fraktföraren blir ansvarig på objektiv grund för kostnad och skada i anledning av godsets överlämnande till befordran. Detta stränga ansvar kan enligt min mening endast godtagas under förutsättning att det öppnas möjlighet att jämka skadestånd som framstår som oskäligt betungande. Lagförslaget innehåller en sådan regel, till vilken jag återkommer i ett senare avsnitt (6.11). Jag anser det inte lämpligt att som näringslivsorganisationerna föreslår direkt anknyta begreppet farligt gods till de offentlighetsrättsliga definitionerna av detta begrepp i ADR. Utvecklingen medför att nya farliga produkter ständigt tillkommer. Det är givet att det inte är möjligt att komplettera ADR i

takt med denna utveckling utan att en viss eftersläpning sker, i synnerhet som dessa kompletteringar måste förhandlas fram på det internationella planet. Någon anledning att låta denna eftersläpning slå igenom också i det privaträttsliga förhållandet mellan transportören och transportkunden finns inte. Det står emellertid klart att produkter som finns medtagna i ADR bör bedömas som farliga också vid tillämpningen av de privaträttsliga reglerna om inrikes vägtransporter.

Enligt CMR (art. 11) skall avsändaren till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och ge honom de upplysningar som erfordras för att fraktföraren skall kunna uppfylla de tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttas innan godset lämnas ut till mottagaren. Fullgör avsändaren inte denna skyldighet, skall han ersätta fraktföraren för den skada och kostnad som uppkommer till följd därav, såvida inte fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är dock inte skyldig att undersöka om handlingarna eller upplysningarna är riktiga eller fullständiga. Fraktföraren i sin tur ansvarar på samma sätt som en kommissionär för att de handlingar som överlämnats till honom och som antecknats i fraktsedeln inte förloras eller används oriktigt. Fraktförarens skadeståndsansvar är begränsat och ersättningen får inte överstiga vad som skulle ha utgått om godset förlorats.

Utredningen framhåller att det även vid inrikes befordran kan förekomma att för befordringen gäller sådana särskilda offentliga föreskrifter som avses i CMR (art. 11). Som exempel nämner utredningen att särskilt tillstånd kan krävas för befordran av levande djur under epizooti. Vidare påpekar utredningen att gränspassage kan förekomma vid befordran som enligt lagen är att anse som inrikes befordran. Mot bakgrund härav föreslår utredningen att vid inrikes befordran skall gälla samma regler som vid internationell befordran. Förslaget har kritiserats av Sveriges speditörförbund på en punkt. Förbundet framhåller att en förutsättning för tillämpning av reglerna om fraktförarens ansvarighet för handlingar som överlämnats till honom är att dessa omnämnts i fraktsedeln. Förbundet är starkt kritiskt till att olika bestämmelser skall tillämpas beroende på om handlingarna omnämnts i fraktsedeln eller ej och föreslår att bestämmelsen utformas så att den omfattar alla fall då avsändaren överlämnat handlingar till fraktföraren, oberoende av om handlingarna antecknats i fraktsedeln.

Jag delar utredningens uppfattning att det även vid inrikes befordran kan finnas ett visst behov av regler om handlingar och upplysningar som skall ställas till fraktförarens förfogande motsvarande dem som gäller vid internationell befordran. Jag föreslår därför att utredningens förslag genomförs, dock med den av speditörförbundet föreslagna ändringen att bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet för till honom överlämnade handlingar skall gälla oberoende av om dessa antecknats i fraktsedeln.

6.7 Förfoganderätten under befordringen

Utredningen föreslår att lagens regler om rätten att förfoga över godset under befordringen skall utformas i nära överensstämmelse med CMRs motsvarande regler (art. 12). Förslaget innebär att avsändaren genom anvisningar till fraktföraren ensidigt kan ändra fraktavtalet genom att begära t. ex. att befordringen stoppas eller att godset lämnas ut till annan mottagare än den som ursprungligen angivits. Avsändarens förfoganderätt upphör när mottagaren inträder i fraktavtalet genom att efter godsets ankomst till bestämelseorten begära att godset skall lämnas ut. Fraktföraren skall därefter rätta sig efter mottagarens anvisningar. Denna anvisningsrätt är mera begränsad än avsändarens förfoganderätt och avser endast sättet för godsets utlämnande. Avsändarens förfoganderätt kan emellertid överlåtas på mottagaren. Härför krävs att fraktsedel används för befordringen och att överlåtelsen av förfoganderätten har särskilt angivits i fraktsedeln. Har mottagaren med stöd av sin förfoganderätt anvisat ny mottagare får den nye mottagaren inte i sin tur anvisa ny mottagare. Avsändare eller, i förekommande fall, mottagare är skyldig att ersätta fraktföraren för den kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisning som ges med stöd av rätten att förfoga över godset. Om anvisningen medför hinder i fraktförarens normala verksamhet eller medför skada för avsändare eller mottagare av annan sändning, kan fraktföraren vägra att efterkomma anvisningen. Gör han detta måste han dock genast underrätta den som meddelat anvisningen. Han måste också underrätta den som meddelat anvisningen, om anvisningen inte kan efterkommas när den når den som skulle ha utfört den. Vidare gäller att fraktföraren inte är skyldig att efterkomma anvisning som leder till att sändning delas. Varuhavarens rätt att förfoga över godset säkras genom en föreskrift om skadeståndsskyldighet för fraktförare som underlåter att efterkomma meddelad anvisning.

I anslutning till sitt förslag om en "Inrikes-CMR"-fraktsedel har utredningen också föreslagit vissa särregler om rätten att förfoga över godset när sådan fraktsedel används.

Utredningsförslaget har inte föranlett några erinringar under remissbehandlingen.

Jag har tidigare (avsnitt 6.5) tagit avstånd från tanken på införande av en "Inrikes-CMR"-fraktsedel. Några regler som knyter förfoganderätten över godset till innehavet av en sådan fraktsedel blir följaktligen inte aktuella. I övrigt ansluter jag mig till utredningens förslag beträffande rätten att förfoga över godset under befordringen utom på en punkt. Jag anser sålunda att det inte är nödvändigt att i lagen ta upp en särskild regel om möjlighet för avsändaren att till mottagaren överlåta sin rätt att förfoga över godset under befordringen. Jag avser att återkomma till denna fråga i specialmotiveringen till 17 §. I förhållande till CMR innebär de föreslagna bestämmelserna i övrigt främst den skillnaden att mottagarens förvärv av det exemplar av fraktsedeln som åtföljer godset inte är

förenat med några rättsverkningar. Mottagaren kan sålunda inte inträda i fraktavtalet medan befordringen ännu pågår. Denna skillnad motiveras av att man varit van vid att betrakta den inrikes bilfraktsedeln som en handling av underordnad betydelse och att det inte är lämpligt att nu införa bestämmelser som innebär en väsentlig förändring av detta förhållande. I övrigt föranleder utredningsförslaget inga kommentarer från min sida. Det är väl avvägt och bör därför genomföras.

6.8 Godsets utlämnande

Även såvitt avser mottagarens rätt att hos fraktföraren begära fraktavtalets fullgörande föreslår utredningen att lagen skall utformas i nära anslutning till CMR (art. 13).

Förslaget innebär i korthet att mottagaren, sedan godset kommit fram till bestämmelseorten, skall ha en självständig rätt att begära att godset lämnas ut till honom. Genom denna begäran inträder mottagaren i fraktavtalet och blir därmed berättigad och förpliktigad gentemot fraktföraren. Samtidigt förlorar avsändaren sin rätt att förfoga över godset. Mottagaren skall kunna inträda i fraktavtalet även om godset gått förlorat eller leveransfristen gått till ända. Inträder mottagaren i fraktavtalet är han skyldig att betala de belopp fraktföraren är berättigad till enligt avtalet. Uppstår tvist härom är fraktföraren inte skyldig att lämna ut godset, om inte mottagaren ställer säkerhet.

Jag delar utredningens uppfattning att reglerna om mottagarens rätt att hos fraktföraren begära fraktavtalets fullgörande bör utformas i anslutning till motsvarande regler i CMR och ansluter mig till utredningens förslag utom på en punkt. Sålunda gäller enligt utredningsförslaget att mottagare som inträder i fraktavtalet är skyldig att betala de belopp som enligt fraktavtalet åvilar honom. Den föreslagna bestämmelsen innebär att fraktföraren inte av mottagaren kan kräva betalning för sådana kostnader som det enligt fraktavtalet åligger avsändaren att betala. En regel av denna innebörd är naturlig om fraktsedeln, såsom i CMR, utformats för att kunna användas i vissa köpförhållanden. Emellertid synes det enligt min uppfattning inte rimligt att upprätthålla denna princip vid inrikes befordran. Jag föreslår därför att lagen utformas så att fraktföraren kan som villkor för mottagarens rätt att inträda i fraktavtalet kräva att denne erlägger eller ställer säkerhet för hela fraktkostnaden oberoende av huruvida en viss del därav skulle ha erlagts av avsändaren. Jag skall närmare beröra denna fråga i specialmotiveringen till 20 § tredje stycket.

CMR innehåller också vissa regler om förfarandet för den händelse det uppstår hinder för befordringens utförande eller hinder möter mot godsets utlämnande sedan det väl nått bestämmelseorten. Till dessa regler anknyter bestämmelser om fraktförarens skyldighet att taga vård om godset (art. 14–16). Uppkommer hinder mot att utföra befordringen på det sätt som ursprungligen avtalats,

åligger det fraktföraren att begära anvisning från den som får förfoga över godset. Erhåller fraktföraren inte inom skälig tid sådan anvisning men medger omständigheterna att befordringen utförs på annat sätt, t. ex. vid avstängning av väg el. likn., skall fraktföraren vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose dens intressen som har rätt att förfoga över godset, dvs. i regel avsändarens. Kan transporten över huvud taget inte fullföljas (s. k. absolut befördringshinder) får fraktföraren avbryta den. Har godset kommit fram till bestämmelseorten men visar det sig att hinder möter mot godsets utlämnande, skall fraktföraren begära anvisning från avsändaren. Denne förutsätts ofta kunna ge fraktföraren kompletterande upplysningar, t. ex. om mottagarens adress, eller påverka mottagaren att ta emot godset. Fraktföraren är berättigad till ersättning för de kostnader han haft för att inhämta eller utföra anvisning.

Uppkommer absolut befördringshinder eller möter hinder mot godsets utlämnande får fraktföraren genast lossa godset. I och med att godset lossats skall befordringen anses avslutad. Detta innebär att fraktföraren inte längre ansvarar för godset i enlighet med reglerna om det egentliga fraktföraransvaret. Fraktföraren blir emellertid inte befriad från varje ansvar för godset i och med att det lossats. Han har antingen att själv förvara godset eller uppdra förvaringen åt tredje man. I förra fallet ansvarar fraktföraren gentemot varuhavaren i enlighet med allmänna regler om deposition. I det senare fallet kan fraktföraren göras ansvarig för skada som drabbar godset under förvaringen endast om han brustit i omsorg vid valet av den tredje man åt vilken han anförtrott godset. Är godset utsatt för snar förstörelse eller ger dess tillstånd anledning därtill eller står kostnaden inte i rimligt förhållande till dess värde kan fraktföraren sälja godset. Dessutom kan godset säljas om fraktföraren inte inom skälig tid erhållit annan anvisning som han är skyldig att utföra.

Utredningen har föreslagit att reglerna om hinder för befördringens utförande och hinder för godsets utlämnande och de därtill knutna reglerna om fraktförarens skyldighet att taga vård om godset utformas i överensstämmelse med de nu redovisade regler i CMR. Förslaget har godtagits av remissinstanserna och bör även enligt min mening genomföras. Vissa redaktionella ändringar påkallas dock till följd av att jag föreslår att lagen inte särskilt skall reglera frågan om möjligheten att till mottagaren överlåta avsändarens rätt att förfoga över godset under befördringen.

6.9 Fraktförarens ansvarighet

De centrala bestämmelserna i en transporträttslig lagstiftning såsom den förevarande är givetvis de som reglerar transportörens ansvar för den händelse godset går förlorat, minskas eller skadas under transporten (sakskada) eller dröjsmål uppstår med godsets utlämnande. Som jag tidigare framhållit är det i synnerhet på detta område som det av praktiska skäl är önskvärt att reglerna vid inrikes och

internationell befordran är desamma. Utredningen har också funnit att CMRs ansvarsregler (art. 17--20) är så utformade att de väl lämpar sig att ligga till grund för lagstiftningen om inrikes vägtransporter.

Enligt huvudregeln i CMR är fraktföraren ansvarig för sakskada och dröjsmål med godsets utlämnande oberoende av om det visas att han själv eller någon av hans anställda eller medhjälpare har gjort sig skyldig till vårdslöshet. Detta stränga ansvar modifieras emellertid av dels fyra generella ansvarsfrihetsgrunder, dels vissa speciella ansvarsfrihetsgrunder, vilka anknyter till ett antal typsituationer vid vilka risken för sakskada är särskilt påtaglig eller där omständigheterna i övrigt är sådana att det finns starka skäl att anta att skadan inte beror på fraktföraren.

De generella ansvarsfrihetsgrunderna är tillämpliga såväl vid sakskada som vid dröjsmål. Fraktföraren är fri från ansvarighet om skadan orsakats 1) av fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren, 2) genom sådan anvisning av avsändaren eller mottagaren som inte föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida, 3) av godsets bristfälliga beskaffenhet eller 4) av förhållande som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga. Fraktföraren får dock inte i något fall åberopa bristfällighet hos det fordon som använts för befordringen eller fel eller försummelse av den av vilken han kan ha hyrt fordonet eller dennes folk. För att undgå ansvar enligt de generella ansvarsfrihetsgrunderna måste fraktföraren visa att någon av de angivna omständigheterna föreligger.

De speciella ansvarsfrihetsgrunderna gäller endast vid sakskada som avser vissa särskilt angivna typsituationer. Dessa typsituationer är generellt sett av det slaget att det föreligger starka skäl att anta att skadan inte beror på fraktföraren. Som exempel kan nämnas att — i enlighet med uttryckligt avtal mellan parterna — transporten har skett med öppet fordon utan presenning. Ett annat fall är att avsändaren själv har lastat godset. Bevisbördan för att skadan orsakats av något av de förhållanden som avses åvilar fraktföraren. Det krävs emellertid inte full bevisning. Normalt fordras inte mer än att fraktföraren visar att skadan av de föreliggande omständigheterna att döma kan bero på någon av de särskilda risker som är förbundna med de nämnda typsituationerna.

Har godset inte utlämnats inom 30 dagar efter utgången av den tid som avtalats för befordringen, har mottagaren rätt till samma skadestånd som om godset gått förlorat. Har särskild tid inte avtalats gäller i stället en tid av 60 dagar från det godset mottogs till befordran. I de angivna situationerna har ju godset ofta också gått förlorat. Men även om det visas att godset finns i behåll har mottagaren rätt att begära ersättning som för förlorat gods.

Bestämmelserna om rätten att anse godset som förlorat kompletteras av regler om förfarandet i de fall då godset kommer tillrätta efter det att förlusten ersatts. I korthet innebär dessa regler att varuhavaren, när han får ersättning för godset, kan begära att bli underrättad om godset kommer tillrätta. Har han blivit underrättad om att godset återfunnits skall han inom 30 dagar därefter begära att få godset utlämnat. Framstäl-

ler han inte sådan begäran inom den föreskrivna tiden eller kommer godset tillrätta senare än ett år efter det ersättning för förlusten betalades, får fraktföraren föfoga över godset i överensstämmelse med lagen på den ort där godset finns.

Utredningens förslag att reglerna om förutsättningarna för fraktförarens transportansvar skall utformas i enlighet med vad som gäller enligt CMR har fått starkt stöd av remissinstanserna och bör enligt min mening genomföras. Ansvarsgrunderna vid inrikes befordran blir därmed inte bara desamma som vid internationell befordran utan också väsentligen desamma som vid järnvägsbefordran. Som utredningen framhållit är detta en fördel. Det bör vidare framhållas att såvitt gäller sakskada en liknande ansvarsreglering redan gäller enligt de på marknaden använda standardvillkoren. Vad beträffar fraktförarens ansvar för dröjsmål innebär förslaget dock en skärpning jämfört med vad som gäller enligt de standardvillkor som innehåller regler härom. I likhet med utredningen anser jag emellertid att detta medför endast obetydliga ekonomiska konsekvenser för fraktföraren.

Det är endast på en punkt, som är av underordnad betydelse, som jag vill förorda en från utredningsförslaget avvikande reglering. Som nyss nämnts innebär utredningsförslaget att varuhavare som tar emot ersättning för gods som presumerats ha gått förlorat kan begära att bli underrättad för den händelse godset kommit tillrätta. Har varuhavaren framställt sådan begäran är fraktföraren skyldig att lämna ut godset till varuhavaren om detta kommer tillrätta inom ett år från det ersättningen betalades. Har godset återfunnits efter ettårsfristens utgång får fraktföraren i princip föfoga över godset. Mot dessa bestämmelser synes ingen invändning kunna resas om varuhavaren antingen inte begärt att bli underrättad för den händelse godset skulle komma tillrätta eller underlåtit att göra anspråk på godset inom föreskriven tid sedan han i vederbörlig ordning underrättats om att godset återfunnits. Annorlunda förhåller det sig enligt min mening om varuhavaren i samband med att han erhöll betalning för förlusten begärt att bli underrättad för den händelse godset skulle återfinnas men godset kommer tillrätta först efter utgången av ettårsfristen. En sådan regel kan i vissa fall leda till resultat som står i mindre god överensstämmelse med varuhavarens berättigade intresse av att få tillbaka godset. Som exempel kan nämnas att ett museum, som fått ersättning för dyrbara tavlor, i valet mellan att behålla denna ersättning och att få ut de återfunna tavlorna i många fall skulle föredra att tavlorna lämnades ut. I det tänkta fallet kan museet visserligen bibehålla sin rätt till tavlorna genom att inte begära ersättning för den presumerade förlusten. Det synes dock föga rimligt att museet skall tvingas avstå från ersättning för att vara bevarad vid rätten att återfå tavlorna.

Mot bakgrund av vad jag nu anfört föreslår jag att den ettårsfrist som gäller vid internationell befordran inte skall tillämpas vid inrikes befordran. Fraktföraren bör därför vid inrikes befordran alltid vara skyldig att underrätta varuhavare, som begärt sådan underrättelse, för den händelse

godset kommer tillrädda.

Utredningen föreslår att även reglerna om ersättningens storlek vid sakskada och dröjsmål utformas i huvudsaklig överensstämmelse med CMR (art. 23–26). Förslaget innebär följande.

Vid beräkning av ersättning för förlust eller minskning av gods skall hänsyn tas endast till godsets värde och de med anledning av befordringen gjorda utlägg. Godsets värde skall bestämmas efter börspriset eller, om sådant pris inte finns, efter marknadspriset på den ort och vid den tid godset togs emot till befordran. Saknas både börspris och marknadspris beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet. Vidare gäller en översta gräns för det värde på godset för vilket ersättning kan krävas. Denna gräns föreslås av utredningen bli bestämd till 50 kr. för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt. Enligt CMR är motsvarande belopp 25 s. k. Germinalfrancs, motsvarande ca 45 kr. Avsändaren kan dock i fraktsedeln uppge ett högre värde på godset än som motsvarar detta belopp. Gör han detta och erlägger han den tilläggsavgift som kan ha avtalats skall i stället det i fraktsedeln angivna värdet gälla som begränsningsbelopp. I motsats till vad som gäller enligt CMR skall parterna enligt utredningens förslag även i annan form kunna träffa avtal om att godsets värde skall beräknas med utgångspunkt från ett högre belopp än som motsvarar 50 kr. för kilo av godsets bruttovikt. Detta följer av att lagförslaget till skillnad från CMR inte hindrar att fraktföraren åtager sig ett större ansvar än som gäller enligt lagens bestämmelser. Utredningen har emellertid inte ansett att detta förhållande bör utesluta att den i CMR anvisade formen för avtal om högre begränsningsbelopp uttryckligen regleras i lagen.

Vid skada på godset skall den värdeminskning som föranletts av skadan ersättas. Dessutom skall ersättning utgå för sådana med anledning av befordringen gjorda utlägg som blivit onyttiga. Ersättningen får dock inte överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat eller, om endast en del av godset skadats, vad som skulle ha utgått om denna del gått förlorad. Även här gäller sålunda att ersättningens storlek skall vara begränsad till 50 kr. för kilo av det skadade godsets bruttovikt, såvida inte annat avtalats.

Ersättning för skada med anledning av dröjsmål föreslås i enlighet med CMR bli begränsad till fraktens belopp. Däremot gäller ingen annan inskränkning i skadeståndsskyldigheten. Denna omfattar följaktligen även t. ex. förlorad handelsvinst.

De föreslagna bestämmelserna om skadeståndsskyldighet vid sakskada medger endast ersättning för godsets värde och de för befordringen nedlagda kostnaderna. I många fall kan det dock vara av betydelse för varuägaren att få ersättning för skada i anledning av utebliven handelsvinst eller produktionsbortfall eller andra följdskador. Det kan också vid dröjsmål vara angeläget att ersättningen inte begränsas till fraktens belopp. I enlighet med CMR föreslår utredningen därför att avsändaren i fraktsedeln skall kunna deklarera s. k. särskilt leveransintresse. I sådant fall skall ersättning utgå intill det uppgivna beloppet för all skada som har

uppkommit. Det förhållandet att lagen är tvingande endast i den bemärkelsen att fraktförarens ansvar enligt lagen inte får inskränkas bör enligt utredningen inte hindra att den i CMR anvisade formen för deklaration av särskilt leveransintresse uttryckligen regleras i lagen.

Flera remissinstanser har kritiserat att begränsningsbeloppet vid inrikes befordran enligt utredningens förslag avviker från motsvarande belopp enligt CMR. Som grund för kritiken anförs dels att ändring av kronans guldvärde kan medföra att det fasta begränsningsbeloppet vid inrikes befordran blir lägre än begränsningsbeloppet vid internationell befordran, dels att det är angeläget att skapa överensstämmelse mellan reglerna för inrikes och internationell befordran. I övrigt har de av utredningen föreslagna reglerna inte föranlett några anmärkningar under remissbehandlingen.

Jag ansluter mig till utredningens bedömning att reglerna rörande omfattningen av fraktförarens transportansvar bör utformas i enlighet med vad som gäller enligt CMR. Reglerna syftar till att storleken av fraktförarens ersättningsansvar skall bli i viss mån förutsebart och torde utgöra en förutsättning för de tidigare behandlade tämligen stränga grunderna för transportansvaret. Liknande begränsningsregler gäller också inom transporträttens övriga områden.

Jag anser mig inte kunna biträda det under remissbehandlingen framförda förslaget att begränsningsbeloppet vid sakskada skall bestämmas i Germinalfrancs såsom i CMR. Det skulle enligt min mening vara i hög grad främmande att i en lag som enbart reglerar inrikes befordran ange begränsningsbeloppet på detta sätt. Även om begränsningsbeloppet sålunda inte blir exakt detsamma som vid internationell befordran bör man givetvis i framtiden se till att större förändringar i Germinalfrancens värde föranleder justeringar av det begränsningsbelopp som skall gälla vid inrikes befordran.

CMR (art. 21) innehåller en särskild regel om fraktförarens ansvarighet för uttagande av efterkrav. Regeln innebär att fraktföraren intill efterkravsbeloppet blir ansvarig gentemot avsändaren för skada till följd av att efterkravsbeloppet inte uttagits. Utredningen föreslår att motsvarande regel skall gälla även vid inrikes befordran. Förslaget har lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Även jag ansluter mig till förslaget.

Utredningsförslaget innehåller i likhet med CMR (art. 28) en särskild bestämmelse som reglerar det fallet att varuhavaren i stället för att åberopa fraktavtalet grundar sitt ersättningsanspråk på utomobligatoriska skadeståndsregler. Bestämmelsen innebär att fraktföraren ändå får åberopa de bestämmelser i lagen som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek. Denna regel är tillämplig även när talan väcks mot fraktförarens anställda eller medhjälpare med anledning av skada som de vållat. Utredningen föreslår vidare att i lagen tas upp en motsvarighet till CMRs bestämmelse om ansvar för skada som vållats uppsåtligt eller av grov vårdslöshet (art. 29). Enligt

denna bestämmelse får de regler som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten inte åberopas av fraktföraren om han eller någon av hans anställda eller medhjälpare vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet. Ej heller får anställd eller medhjälpare som personligen görs ansvarig för skadan åberopa dessa regler.

De nämnda reglerna har lämnats utan erinran under remissbehandlingen. Även jag anser att de bör genomföras.

6.10 Reklamation, preskription och laga domstol

CMR (art. 30) innehåller detaljerade regler om *r e k l a m a t i o n* för den händelse godset minskats, skadats eller blivit fördröjt. Såvitt angår minskning och skada gäller olika regler för det fall att mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godset och det fall att någon sådan undersökning inte ägt rum. Vidare skiljer man mellan minskning och skada som var synlig vid utlämnandet och sådan minskning och skada som inte var synlig då. Reklamationstiden är inte i något fall längre än sju dagar från godsets utlämnande eller undersökande, söndagar och helgdagar oräknade. Vid dröjsmål skall reklamation ske inom 21 dagar räknat från den dag då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Det bör framhållas att reklimationsreglerna i CMR innebär att – bortsett från det fall att fraktföraren och mottagaren gemensamt har undersökt godset – underlåten reklamation inte medför att talerätten går förlorad. I stället gäller att godset skall presumeras ha utlämnats i det tillstånd som framgår av fraktsedeln. Detta medför att mottagare som anser sig kunna styrka att godset skadats eller minskats kan dröja med att underrätta fraktföraren om skadan eller minskningen till kort tid före preskriptionstidens utgång.

Enligt utredningens mening är CMRs reklimationsregler inte särskilt väl ägnade att tillämpas på inrikes befordran. I första hand gäller det beträffande de fall då gemensam undersökning av godset inte ägt rum. Utredningen anser vidare att reklimationsreglerna vid inrikes befordran bör få en enhetligare och enklare utformning än i CMR. Med hänvisning härtill föreslår utredningen en reklimationsregel av innebörd att den som vill föra talan om ersättning för att gods minskats eller skadats eller för dröjsmål skall reklamera "utan oskäligt uppehåll". Förslaget innebär att utredningen avvisar tanken på att i lagtexten ange en exakt och tämligen kort reklimationsfrist. Emellertid framhåller utredningen att åtminstone såvitt gäller kommersiella transporter reklimationsfristerna vid internationell befordran ändå kan tänkas bli vägledande.

Förslaget att för inrikes befordran införa reklimationsregler som avviker från vad som gäller vid internationell befordran kritiserar av Sveriges advokatsamfund, som framhåller att en sådan reglering kan leda till rättsförluster på grund av att mottagarens personal inte i varje enskilt fall kan hålla reda på om det är fråga om en inrikes eller internationell transport. Svenska åkeriförbundet och Åkeriföretagarnas centralförbund

ställer sig också avvisande till utredningens förslag. Som grund för sin inställning anför de två förbunden att uttrycket "utan oskäligt uppehåll" kommer att leda till osäkerhet beträffande reklamationstidens längd. Åkeriförbundet påpekar även att de gällande ansvars- och befodringsbestämmelserna föreskriver en reklamations tid om sju dagar.

Jag delar utredningens uppfattning att CMRs reklamationsregler inte är väl ägnade att vinna tillämpning vid inrikes befordran. Reklamationsregler som innebär att underlåten reklamation inte medför talans förlust utan endast en presumtion för att godset har utlämnats i det tillstånd som det mottogs till befordran torde i själva verket sakna reellt innehåll. Sådana regler innebär att mottagaren har bevisbördan för att godset minskats eller skadats under transporten; denna bevisbörda har emellertid mottagaren under alla förhållanden. Dessutom kan mot CMRs reklamationsregler anföras att de är alltför detaljerade och oenhetliga. En exakt och tämligen kort reklamations tid medför också nackdelar särskilt i de fall då avtalsförhållandet mellan fraktföraren och varuhavaren inte gestaltar sig på ett strikt affärsmässigt sätt. Mot bakgrund härav synes det mig inte råda någon tvekan om att reklamationsreglerna för inrikes befordran bör utformas annorlunda än motsvarande regler i CMR. Den av utredningen föreslagna reklamationsbestämmelsen, som godtagits av det stora flertalet remissinstanser, kan anpassas till skiftande partsförhållanden och är enligt min uppfattning väl avvägd. Motsvarande reklamationsregler finns sedan länge i svensk rätt bl. a. i köplagen och den föreslagna regeln torde därför inte vålla problem i den praktiska tillämpningen. Jag förordar därför att utredningens förslag genomförs. I likhet med utredningen utgår jag från att särskilt i kommersiella förhållanden reglerna om reklamations tidens längd vid internationell befordran kommer att i viss mån bli vägledande vid bedömningen av om reklamation skett i rätt tid vid inrikes befordran.

Preskriptionstiden i CMR är ett år, såvida inte anspråket grundas på uppsåt eller vårdslöshet som skall jämföras med uppsåt, då preskriptionstiden är tre år. CMR innehåller dessutom särskilda bestämmelser om suspension av preskription (art. 32). Dessa bestämmelser innebär att preskriptionstiden upphör att löpa från den dag då skriftligt krav tas emot av fraktföraren men fortsätter att löpa från den dag då fraktföraren skriftligen bestrider kravet och återsänder de handlingar som åtföljde detta. Upphåll i preskriptionstiden kan inte uppnås mer än en gång för samma fordran.

Utredningen föreslår att preskriptionstiden vid inrikes befordran skall vara densamma som vid internationell befordran. Utredningen avvisar dock tanken på att införa regler om suspension av preskription för inrikes befordran. Visserligen har dessa regler vissa positiva drag. Emellertid är det enligt utredningens bestämda uppfattning inte ändamålsenligt att beträffande en enskild kontraktstyp införa en preskriptionsregel som till hela sin konstruktion är okänd för rättslivet i övrigt. Det torde dessutom kunna befaras att suspensionsreglerna skulle medföra åtskilliga svårigheter i de talrika fall då parterna inte tillämpar mera utvecklade kontorsrutiner.

De föreslagna preskriptionsreglerna har inte föranlett någon erinran under remissbehandlingen utom från Sveriges advokatsamfund, som anser att suspension av preskription bör vara möjlig även vid inrikes befordran. Som skäl för denna uppfattning anför advokatsamfundet att ett system med skilda preskriptionsregler kan leda till rättsförluster.

I likhet med utredningen anser jag att samma preskriptionstid bör gälla för inrikes befordran som för internationell befordran. Jag ansluter mig också till utredningens uppfattning att regler om suspension av preskriptionstiden inte bör införas för inrikes befordran. De skäl som utredningen i denna del åberopat väger enligt min mening tyngre än önskemålet att skapa likhet i reglerna för inrikes och internationell befordran. Preskriptionsreglerna för inrikes befordran bör därför utformas helt i överensstämmelse med utredningens förslag.

CMRs forumregler (art. 31) innebär bl. a. att talan rörande internationell befordran får väckas vid domstol i den ort där godset togs emot till befordran eller vid domstol i bestämelseorten. Utredningen föreslår att motsvarande skall gälla vid inrikes befordran. Talan om inrikes befordran skall enligt förslaget därför kunna väckas såväl vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken som vid domstolen på avsändnings- eller bestämelseorten. Utredningsförslaget har lämnats utan erinran under remissbehandlingen och jag kan också för egen del biträda det.

6.11 Jämkning av skadestånd

Utredningen framhåller att lagens ansvarssystem utgör en lämplig reglering av ansvarsförhållanden i kommersiell varubefordran, även om ansvarssystemet i åtskilliga fall kan leda till en betydande ekonomisk belastning för den ansvarige. Ett effektivt skydd mot att fraktförare utsätts för alltför betungande skadeståndskrav ligger i reglerna om summamässig begränsning av ersättningsskyldigheten. Den risk för ekonomiska bakslag som den stränga ansvarigheten ändå innebär kan i stor utsträckning elimineras genom försäkring.

I ytterlighetsfall kan det stränga ansvarssystemet dock leda till resultat som enligt utredningens uppfattning från allmän synpunkt ter sig svåra att godta. Den som endast vid enstaka tillfällen åtar sig ett transportuppdrag torde sällan ha försäkringsskydd. Undantagsvis kan försäkringsskydd saknas också vid befordran som utförs av fraktförare som regelbundet åtar sig transportuppdrag, t. ex. om befordringen avser ett uppdrag utanför fraktförarens sedvanliga verksamhet. Vidare påpekar utredningen att det f. n. synes ogörligt att erhålla försäkring för de former av ansvar som enligt förslaget gäller för avsändare, t. ex. för skada som bristfälligt förpackat gods förorsakar. Utredningen anser därför att det vid inrikes befordran bör vara möjligt att jämka skadestånd som medför alltför betungande skadeståndsskyldighet.

Vad först gäller avsändarens ansvar, anser utredningen att möjlighet att jämka skadestånd alltid bör föreligga, oavsett vilken karaktär beford-

ringen har. När det däremot gäller skadestånd som fraktförare ådragit sig, bör jämkningsmöjlighet bara finnas när befordringen är av "tillfällig art". Som befordring av "tillfällig art" bör enligt utredningen betraktas dels alla slags befordringar som utförs av personer, vilka bara någon enstaka gång uppträder som fraktförare, dels sådana av reguljära fraktförare utförda befordringar som till frekvens och karaktär klart avviker från de befordringar som fraktföraren vanligen utför. Beträffande dessa båda kategorier av befordringar bör dock enligt utredningens uppfattning ytterligare krävas att — även om vederlag utgår — andra bevekelsegrunder än de rent affärsmässiga varit bestämmande för fraktförarens åtagande.

Med hänvisning till att skadeståndskommittén i sitt betänkande (SOU 1971:83) Skadestånd III föreslagit en allmän jämkningsregel, avsedd att vinna tillämpning även i kontraktsrättsliga förhållanden, har utredningen övervägt huruvida det är påkallat att införa en särskild jämkningsregel för inrikes befordran på väg. Utredningen framhåller beträffande denna fråga att den av skadeståndskommittén föreslagna jämkningsregeln givits sådan utformning att skadestånd vid inrikes befordran skulle kunna komma att jämkas också i andra fall än utredningen avsett. Av detta skäl anser utredningen att i lagen bör otvetydigt anges de fall i vilka jämkning skall vara möjlig. I dessa fall skall enligt utredningens förslag jämkning kunna ske endast om skadeståndet framstår som oskäligt betungande. I övrigt bör jämkningsfrågan bedömas enligt allmänna regler.

Utredningen har också tagit hänsyn till att varuhavare i enlighet med allmänna regler om skadestånd i utomobligatoriska förhållanden kan väcka talan mot fraktförarens medhjälpare. I den mån medhjälparen har ställning som arbetstagare i den betydelse detta begrepp har i skadeståndslagen (1972:207) torde han enligt utredningens uppfattning åtnjuta ett långtgående skydd genom bestämmelserna i 4 kap. 1 § nämnda lag. Medhjälpare som inte kan anses som arbetstagare löper däremot risken att ådra sig betydande ersättningsskyldighet. På dessa fall av utomobligatorisk skadeståndsskyldighet torde, framhåller utredningen, en allmän jämkningsregel utan vidare bli tillämplig. Enligt utredningens mening bör emellertid tillämpningen av en sådan regel begränsas på samma sätt som beträffande kontraktsparterna själva. Detta innebär att, när — såsom ofta är fallet — fraktföraren som medhjälpare använder någon som inte är anställd hos honom, medhjälparen som regel inte kan påräkna någon jämkning. Om förhållandena är jämförbara med dem under vilka jämkning kan ske enligt de för den avtalsslutande fraktföraren föreslagna reglerna, bör dock skadestånd som medhjälpare ådragit sig kunna jämkas. Så bör t. ex. kunna ske om medhjälparen är en bilägare som inte annars använder sitt fordon för godsbefordran och därför inte har någon ansvarsförsäkring som gäller godset.

Utredningens förslag har lämnats utan erinran av flera remissinstanser. Kritiska synpunkter framförs dock av SJ och näringslivsorganisationerna som avvisar förslaget om en för inrikes godsbefordran på väg lagfäst reglering av frågan om jämkning av skadestånd.

SJ anför som huvudsaklig grund för sin kritik att utredningens förslag föregriper den av skadeståndskommittén föreslagna lagstiftningen om en allmän jämningsregel. Vidare uttalar SJ att de av utredningen föreslagna reglerna är olämpliga både i materiellt och tekniskt avseende. SJ delar skadeståndskommitténs uppfattning att det inte är möjligt att i all speciallagstiftning, vid vars tillämpning nedsättning av oskäligt betungande skadestånd kan tänkas komma i fråga, införa ett förbehåll härom i lagtexten. Skadeståndslagens regler bör i stället utformas så att jämningsregelns generella tillämplighet framgår. SJ vill emellertid inte ta avstånd från tanken på en tillämpning också inom frakträtten av de grundsatser om jämkning som skadeståndskommittén förordat, om dessa grundsatser tillämpas inom kontraktsrätten i övrigt. SJ erinrar om att skadeståndskommittén understrukit att den föreslagna allmänna jämningsregeln endast sällan lär kunna tillämpas vid brott mot huvudförpliktelse i avtal. Enligt SJ:s mening kan avsändarens ansvar för bristfällig förpackning och för farligt gods inte anses vara de perifera biförpliktelser som utredningen synes anta. Förslaget skulle också medföra en godtycklig särreglering för inhemska biltransporter utan motsvarande tillämpning på internationella biltransporter eller på transporter med annat transportmedel.

Näringslivsorganisationerna anser också att utredningens förslag är otillräckligt underbyggt. Även Sveriges speditörsförbund kritiserar förslaget och uttalar som sin uppfattning att tillämpningen av den föreslagna jämningsregeln bör begränsas till avtal som transportkunden har slutit för privat räkning och att fraktförarens rätt att påkalla jämkning inte bör inskränkas till att gälla endast med avseende på befordring av "tillfällig art".

För egen del vill jag först framhålla att jämkning av skadestånd i kontraktsrättsliga förhållanden i regel inte bör kunna ske. Detta gäller i synnerhet i sådana rent kommersiella förhållanden som den nu föreslagna lagstiftningen huvudsakligen avser att reglera. Utredningens förslag till jämningsregel tar också sikte endast på vissa undantagssituationer och skall överhuvudtaget inte vara tillämplig på det transportansvar som en yrkesmässig fraktförare ådrar sig inom ramen för sin vanliga verksamhet. Utredningen har emellertid pekat på att en strikt tillämpning av den föreslagna lagstiftningen i vissa situationer kan leda till obilliga resultat. Jag har tidigare uttalat att jag delar denna uppfattning och att vissa av lagens regler kan godtas bara om möjlighet finns att undvika stötande resultat av lagens tillämpning genom en jämkning av skadestånd. Detta gäller främst i fråga om det strikta och obegränsade ansvar som åvilar avsändare i vissa fall, t. ex. i fråga om skada som orsakas av godsets bristfälliga förpackning. Men även i fråga om transportörens ansvarighet kan det undantagsvis föreligga ett behov av att jämka skadeståndet. Den avgränsning av lagens tillämplighet med hjälp av vederlagskriteriet som jag inledningsvis förordat medför nämligen att lagen blir tillämplig också på transporter, som inte utförs som ett led i en yrkesverksamhet utan exempelvis av privatpersoner mot något mindre vederlag avsett att täcka

kostnader för bensin o.l. l och för sig finns här enligt vad jag tidigare anfört (jfr. avsnitt 6.4) möjlighet för parterna att avtalsvägen inskränka transportöransvaret. Som utredningen framhållit får man emellertid räkna med att parterna vid transporter av detta slag ofta förbiser att de kan begagna sig av denna möjlighet. De föreslagna reglerna om begränsning av transportansvaret medför visserligen att någon jämkning i regel inte framstår som motiverad ens i de situationer som nu angivits. Undantagsvis kan dock även ett sålunda begränsat ersättningsansvar framstå som obilligt med hänsyn till den ersättningsskyldiges ekonomiska situation och transportavtalets huvudsakligen benefika karaktär. Detsamma kan gälla i fall då skadeståndet enligt lagens regler skall utgå med obegränsat belopp därför att den skadeståndsskyldige vållat skadan genom grov vårdslöshet.

Som utredningen framhållit kan det av samma skäl som i fråga om avsändare och transportör ibland finnas ett behov av jämkning för det fall att talan i stället riktas mot någon av deras medhjälpare som inte är att anse som arbetstagare. Avsändarens eller transportörens anställda behöver däremot inte omfattas av någon särskild jämkningsregel. För dem bereder redan 4 kap. 1 § skadeståndslagen ett tillräckligt skydd.

Ett avgörande skäl till att det i nu berörda speciella situationer föreligger ett behov av möjlighet till jämkning för att undvika obilliga resultat är enligt min mening att ansvarsförsäkring ofta saknas i dessa fall. I den mån den skadeståndsansvarige har försäkring som täcker ansvaret kan en tillämpning av lagens regler inte anses leda till ett obilligt resultat. Detsamma är fallet om den skadeståndsansvarige har underlåtit att täcka ansvaret med försäkring och det rimligen kan fordras av honom att han skaffat sig en sådan försäkringstäckning. Det bör t. ex. alltid kunna krävas av företagare att de utnyttjar föreliggande möjligheter till försäkringstäckning av det ansvar de kan ådraga sig inom ramen för sin normala yrkesmässiga verksamhet. Det är emellertid karaktäristiskt för de situationer som förut angivits att det ofta antingen saknas möjlighet att i varje fall fullt ut täcka ansvaret med försäkring eller också inte rimligen kan läggas den skadeståndsansvarige till last att han inte har skaffat sig särskild försäkring. Det förra gäller beträffande avsändarens ansvarighet och det senare beträffande de fall då någon åtar sig en icke yrkesmässig befordran. Ett särskilt skäl för jämkning i dessa fall kan vara att skadan däremot är täckt av försäkring som den skadelidande har, t. ex. transportörens vagnskadeförsäkring.

På grund av det anförda finner jag att det föreligger behov av en jämkningsregel som kan tillämpas när utdömande av fullt skadestånd i de undantagssituationer som jag förut har beskrivit skulle framstå som oskäligt betungande för den skadeståndsansvarige. De överväganden som jag har redovisat stämmer väl överens med de värderingar som ligger till grund för skadeståndskommitténs förslag till en allmän jämkningsregel och de uttalanden som kommittén gjort i fråga om denna regels tillämplighet i kontraktsförhållanden.

Skadeståndskommitténs förslag att i skadeståndslagen införa en allmän

jämningsregel övervägs f. n. i justitiedepartementet. Jag har emellertid funnit att förslag till lagstiftning i detta ämne inte bör föreläggas riksdagen förrän i samband med lagstiftning på grundval av skadeståndskommitténs nyligen avlämnade betänkande (SOU 1973:51) Skadestånd V, Skadestånd vid personskada. Förslag i den delen torde inte kunna föreläggas riksdagen förrän tidigast i slutet av år 1974.

Det kan mot denna bakgrund givetvis ifrågasättas om det är lämpligt att nu införa en särskild jämningsregel i lagen om inrikes vägtransporter eftersom denna kan visa sig vara obehövlig sedan en allmän jämningsregel har införts. Jag är emellertid inte beredd att nu ta ställning till vilken räckvidd en allmän jämningsregel i skadeståndslagen kan komma att få och i vilken mån den skall tillämpas på skadestandsregler i speciallagstiftningen. Det kan därför inte uteslutas att det även efter det att en allmän jämningsregel har införts finns ett behov av en särreglering i lagstiftningen om vägtransporter. Jag vill därför förorda att en sådan särskild jämningsregel nu införs på detta område. Frågan om denna regel sedermera kan utgå och ersättas av en allmän jämningsregel i skadeståndslagen får övervägas i samband med att förslag i denna fråga läggs fram. I samband därmed får också övervägas i vad mån det föreligger behov av motsvarande möjlighet till jämkning av skadestånd i andra transporträttsliga förhållanden. Jag vill emellertid redan nu erinra om att våra konventionsåtaganden på transporträttens område torde hindra att jämkning medges i fråga om transportörens ansvar vid transport som omfattas av dessa konventioner. Den omständigheten att skilda regler kan komma att gälla i detta hänseende mellan inrikes och internationella transporter eller för skilda transportmedel kan dock enligt min mening inte hindra att en i och för sig önskvärd reglering genomförs där detta är möjligt.

6.12 Genomgångsbefordran

CMR innehåller särskilda bestämmelser för s. k. genomgångstransporter (art. 34–40). Enligt dessa bestämmelser kan vid befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra varje fraktförare inträda som part i fraktavtalet. De fraktförare som gjort detta bildar ett kollektiv och ansvarar solidariskt gentemot varuhavaren för hela befordringen. Enligt utredningens bedömande föreligger f. n. inte något mera uttalat behov av en motsvarande reglering för inrikestransporternas del. Utredningen påpekar å andra sidan att det inte är osannolikt att ett sådant behov kan uppkomma i en nära framtid. Under alla förhållanden torde det enligt utredningens uppfattning saknas anledning att utestänga parterna på den inrikes vägfraktmarknaden från möjligheten att begagna sig av en lagfäst reglering av genomgångstransporterna.

Utredningens förslag att även för inrikes befordran skall gälla lagfästa regler om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra har lämnats utan erinran av de flesta remissinstanserna. Förslaget kritiserar

dock av Svenska åkeriförbundet och Sveriges speditörförbund som anser att en lagfäst reglering kan undvaras utan olägenhet.

Jag vill till en början framhålla att i de norska och finska lagförslagen torde komma att tas upp regler om genomgångstransporter vilka blir tillämpliga vid inrikes befordran. Från norsk sida har framhållits att dessa regler fyller ett kommersiellt behov. Även om detta behov inte gjort sig gällande med samma styrka i Sverige anser jag att det saknas anledning att inte genomföra de föreslagna reglerna. Därmed vinnns också den fördelen att den nordiska rättsenheten upprätthålls även på denna punkt.

7 Upprättat förslag

I enlighet med det anförda har inom justitiedepartementet upprättats förslag till

lag om inrikes vägtransport.

Förslaget torde få fogas till statsrådsprotokollet i detta ärende som *bilaga 3*.

8 Specialmotivering

Lagen föreslås få rubriken "Lag om inrikes vägtransport", varvid särskilt har beaktats att av rubriken bör framgå att lagen endast är tillämplig på inrikes befordran.

Lagen är uppdelad på åtta avdelningar. I den första avdelningen har tagits upp bestämmelser om lagens tillämpningsområde m. m. (1–5 §§). Andra avdelningen innehåller en bestämmelse om fraktförarens ansvarighet för sina anställda och för medhjälpare som han anlitar för befordringen (6 §). Lagens centrala bestämmelser återfinns i tredje och fjärde avdelningarna. Tredje avdelningen innehåller regler om hur fraktavtalet bekräftas och fullgörs, däribland regler om fraktsedeln (7–26 §§), medan i fjärde avdelningen tagits upp bestämmelserna om fraktförarens ansvarighet (27–38 §§). I femte avdelningen har tagits in en bestämmelse om jämkning av skadestånd (39 §). Sjätte avdelningen innehåller reklamation- och preskriptionsregler samt en forumbestämmelse (40–42 §§). Regler om ansvar vid befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra har tagits upp i sjunde avdelningen (43–46 §§). Ättonde och sista avdelningen innehåller en erinran om att särskilda bestämmelser gäller beträffande atomskada (47 §).

Lagens tillämpningsområde m. m.

1 §

Första stycket innehåller huvudregeln om lagens tillämpningsområde. Lagen är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan

eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag. I andra stycket har tagits upp en erinran om att särskilda bestämmelser – CMR-lagen – gäller beträffande de internationella vägfraktavtal som är underkastade CMR. Paragrafen motsvarar 1 § utredningsförslaget.

En förutsättning för att lagen skall bli tillämplig är att avsändningsorten och bestämmelseorten – såsom dessa angivits i fraktavtalet – är belägna i Sverige. Detta har i *första stycket* uttryckts på så sätt att lagen är tillämplig på avtal om befordran ”mellan eller inom orter i Sverige”. I lagtexten förekommer sålunda inte det i lagens rubrik använda uttrycket ”inrikes” vägtransport. Uttrycket ”inrikes” skulle kunna ge upphov till missförstånd beträffande lagens tillämplighet i de fall då befordringen delvis utförs inom annat lands område. Som framhållits i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.3) bör lagen också vara tillämplig på transport mellan två orter i Sverige vilken till någon del går över ett annat lands område.

Den av utredningen föreslagna lagtexten anger inte att lagen är tillämplig även på befordran som sker inom orter i Sverige. Under remissbehandlingen har den åsikten framförts att det direkt av lagtexten borde framgå att lagen gäller även beträffande sådan befordran. Jag delar denna uppfattning och en redaktionell ändring av lagtexten har därför gjorts på denna punkt.

Lagen är tillämplig endast på befordran som sker mot vederlag (jfr avsnitt 6.3). Det förhållandet att vederlag betingats för en befordran är i allmänhet ett tecken på att transporten är av affärsmässig art. Lagens stränga ansvarssystem är i första hand avpassat för dessa fall. Gränsdragningen för lagens tillämpningsområde med hjälp av vederlagsrekvisitet kan emellertid ibland leda till mindre tilltalande resultat. Så kan det exempelvis te sig stötande att låta en person, som helt tillfälligtvis och kanske närmast som en väntjänst men mot ett visst vederlag utför en transport, svara enligt lagens tvingande och stränga ansvarsregler. I 5 § öppnas därför möjlighet att i viss begränsad utsträckning träffa avtal om tillämpning av andra ansvarsregler. Dessutom innehåller lagen i 39 § en särskild bestämmelse om jämkning av skadestånd. Denna bestämmelse är avsedd att kunna tillämpas bl. a. i de fall då vederlag visserligen utgått men befordringen föranletts av andra än rent affärsmässiga skäl.

Utredningen betonar att till grund för befordringen måste ligga ett fraktavtal som förutsätter att befordringen skall ske med vägfordon och att lagen sålunda inte är avsedd att tillämpas på varje befordran som faktiskt utförs med sådant fordon. Samtidigt framhåller utredningen att det inte synes nödvändigt att det redan när fraktavtalet ingås definitivt fastslås att befordringen skall ske med vägfordon. Valet av transportmedel bör kunna göras senare av fraktföraren på grundval av vad som då synes vara det mest gynnsamma. Har befordringen i sådant fall utförts med vägfordon och har detta varit en av de möjligheter avsändaren räknat med synes fraktavtalet enligt utredningens bedömande få betraktas som ett vägfraktavtal.

Utredningens uttalande kritiseras av Sveriges speditörförbund som

betonar att, om det när avtalet träffas inte är klart vilket regelsystem som skall tillämpas på avtalet, detta leder till svåra problem bl. a. vid bestämmandet av vilka regler som skall tillämpas, om fraktaftet inte uppfylls. Förbundet anser att frågan om tillämplig lag måste avgöras i samband med att avtalet ingås. Denna åsikt står inte oemotsagd. Sålunda framhåller näringslivsorganisationerna att utredningens tolkning undanröjer den tveksamhet som hittills rått på denna punkt och att tolkningen är ägnad att främja enhetlighet beträffande ansvaret vid utrikes och inrikes lastbilstransporter.

I en del fall är det onekligen så att valet av transportmedel är av underordnad betydelse för transportkunden och att dennes intresse i stället är koncentrerat på att godset kommer fram i rätt tid och till rätt plats och i oskadat skick. Valet av transportmedel överläts därför ibland till fraktföraren vilket medför att det vid själva avtalstillfället kan vara oklart, vilka regler som skall gälla för transporten. I sådana situationer får parterna anses vara överens om att avtalet, för den händelse transporten faktiskt utförs med vägfordon, skall vara ett vägtransportavtal och underkastat de regler som gäller för sådana avtal, inedan det, om transporten i stället sker med t. ex. flyg, skall anses vara ett avtal om flygtransport och underkastat de regler som gäller för sådana transporter. Däremot kan det inte anses överensstämma med de rättspolitiska värderingar, som ligger till grund för lagstiftningen, att låta vägtransportlagen bli tillämplig endast i de fall då parterna från början uttryckligen har slutit avtal om lastbilstransport. I så fall skulle transportören genom att låta frågan om transportmedel stå öppen kunna undgå att de i transportkundens intresse meddelade tvingande bestämmelserna blir tillämpliga. Såsom utredningen uttalat bör därför i dessa fall det faktiskt använda transportmedlet i regel bli avgörande för bedömningen av avtalets innebörd och vilka regler som skall tillämpas på detta.

Om emellertid transportören väljer att utföra transporten med ett transportmedel som avsändaren inte haft anledning räkna med ställer sig saken något annorlunda. I sådant fall torde inte de regler som gäller för det använda transportmedlet utan vidare kunna anses tillämpliga, i vart fall inte i den utsträckning som dessa regler är mindre förmånliga för transportkunden än de regler som han haft anledning räkna med skulle komma till användning. Han kan bl. a. ha bestämt omfattningen av sitt varuförsäkringsskydd med utgångspunkt i att transportören skulle bära en större del av transportrisken. Det är därför inte möjligt att konstruera lagen på sådant sätt att den görs tillämplig på alla transporter som faktiskt utförs med vägfordon. Att göra något bestämt uttalande om hur den nyss berörda situationen skall lösas är inte möjligt. Det blir här fråga om en tillämpning av allmänna avtalsrättsliga grundsatser med hänsyn tagen till omständigheterna i det särskilda fallet. Detsamma gäller den av speditörförbundet nämnda frågan vilka regler som skall tillämpas beträffande fraktförarens ansvar, om transportmedlet inte har bestämts i avtalet och transport av det mottagna godset över huvud taget inte påbörjas.

Avtal om godsbefordran enligt vägtransportlagen kan inte anses föreligga i de fall då godstransporten endast innebär uppfyllandet av en förpliktelse som är sekundär i förhållande till ett avtals huvudsyfte. Det är sålunda inte avsett att lagen skall tillämpas på gods som vid resa med buss eller bil medförs av passagerare. Inom transporträtten skiljer man också traditionellt mellan gods och resgods. Ej heller är lagen tillämplig på sådana varutransporter som säljare vid fullgörandet av ett köpeavtal utför då han forslar gods till en köpare på annan ort. Har transporten föranletts av ett fristående beforderingsavtal ställer sig saken annorlunda. Frågan huruvida ett sådant avtal skall anses träffat får avgöras med hänsyn till omständigheterna i varje särskilt fall.

Frågan om lagens tillämplighet när en befordran med vägfordon är accessorisk till befordran med annat transportmedel behandlas under 3 § och när sådan befordran ingår som ett led i en kombinerad transport under 4 §.

Enligt utredningen bör utanför lagens tillämpningsområde falla sådana transporter som bara avser bortforsling av snö, sopor, schaktmassor och liknande. Utredningen anser emellertid att det även med avseende på sådant gods någon gång kan förekomma att ett fraktavtal måste anses föreligga, t. ex. om snö transporteras för en idrottsförenings räkning att användas vid en skidtävling. Med anledning av utredningens uttalanden vill jag framhålla att för att lagen skall vara tillämplig krävs att det föreligger ett fraktavtal. Redan härav följer att lagen inte är tillämplig på bortforsling t. ex. av avfall från en fabrik, om bortforslingen endast utgör ett moment i ett avtal som går ut på att omhänderta avfallet vid fabriken. Däremot är det enligt min mening knappast möjligt att vare sig uttryckligen eller genom motivuttalanden avgränsa lagens tillämpningsområde med utgångspunkt i synpunkter som närmast rör huruvida godset representerar ett ekonomiskt värde eller ej. Utredningens uttalanden visar också att en sådan gränsdragning medför ätskilliga oklarheter. Lagen måste därför i princip anses omfatta avtal om transport av alla slag av gods, såvida inte särskilt undantag har gjorts i lagen (jfr 2 §). En annan sak är att transportens särskilda natur kan motivera att avtal får träffas om avvikelser från de tvingande ansvarsreglerna (5 §), att fraktsedel ej behöver upprättas därför att detta inte är brukligt vid den typ av transporter som är i fråga (7 §) eller att ansvarighetsreglerna i praktiken saknar betydelse därför att godset inte har något ekonomiskt värde. Som exempel på regler som kan vara av verklig betydelse i de nämnda fallen kan nämnas reglerna om avsändarens upplysningsplikt vid avtal om transport av farligt gods, t. ex. kemikalieavfall, och hans ansvar för skada som kan drabba fraktföraren med anledning av sådan transport.

Utredningen berör i betänkandet gränsdragningen mellan fraktavtal och avtal om lega och uttalar att, om en fordonsinnehavare ställer fordon och förare till förfogande, avtalet torde få anses falla utanför lagens tillämpningsområde, om avtalet har övervägande karaktären av lega.

Detta uttalande kritiseras av flera remissinstanser. Sveriges advokatsamfund uttalar som sin uppfattning att det är långt ifrån självklart att

avtal om godsbefordran inte skall anses omfatta de fall då lastbil med förare ställs till varuhavarens förfogande. Under alla omständigheter lär det enligt advokatsamfundets uppfattning föreligga behov av regler rörande fraktförarens ansvarighet även i situationer som ter sig som lega av lastbil. Det finns inga principiella skäl varför fraktförarens ansvar i sådana fall skall regleras annorlunda än då avtalet är att anse som ett rent fraktavtal. Svenska åkeriförbundet och Åkeriföretagarnas centralförbund ger uttryck för en liknande uppfattning. I sitt yttrande uttrycker advokatsamfundet också oro för att den skillnad mellan fraktavtal och legoavtal, som utredningen förordat, kommer att ge upphov till stora svårigheter. Detta blir särskilt påtagligt om lagen görs tvingande. Advokatsamfundet betonar att det i så fall inte får förekomma att lagen kringgås genom att avtal rubriceras som avtal om lega när det faktiskt rör sig om ett fraktavtal.

För egen del vill jag starkt framhålla att lagens tvingande reglering är avsedd att vinna tillämpning på alla avtal som går ut på att verkställa en godsbefordran. Det är därför uppenbart att lagens bestämmelser inte får sättas ur spel genom att parterna betecknar ett avtal om godsbefordran som legoavtal. Frågan om ett transportavtal eller ett legoavtal föreligger måste bedömas med hänsyn till avtalets sakliga innebörd. Den omständigheten att fordonsinnehavarens ersättning bestäms efter den tid som går åt för att fullgöra ett visst uppdrag är inte avgörande för huruvida lagens regler skall tillämpas. Ett avtal bör emellertid bedömas som legoavtal och inte som transportavtal om transportkunden har ett så avgörande inflytande över det sätt på vilket fordonet utnyttjas och förarens arbetsvillkor att det med hänsyn till fordonsinnehavarens begränsade möjligheter att kontrollera och påverka befordringen inte är rimligt att upprätthålla de tvingande ansvarsreglerna i lagen. Den omständigheten att transportkunden leder arbetet med lastning, stuvning och lossning av godset har emellertid inte någon avgörande betydelse. Detta följer redan av bestämmelsen i 29 § första stycket c). Att närmare ange förutsättningarna för att ett avtal skall bedömas som legoavtal och inte som transportavtal är inte möjligt. I sista hand måste det ankomma på rättstillämpningen att med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet dra upp gränsen mellan de bägge avtalstyperna.

Lagen är tillämplig endast på transporter som avser befordran mellan eller inom orter i Sverige. Utanför lagens tillämpningsområde faller sålunda all befordran som sker från en ort i Sverige till utlandet och från en i utlandet belägen ort till Sverige. Beträffande sådana transporter gäller CMR-lagen. I *andra stycket* har tagits upp en särskild erinran om att särskilda bestämmelser gäller för avtal om godsbefordran som är underkastat CMR. CMR-lagen tillämpas inte bara på transporter till eller från Sverige utan också på befordran till eller från främmande stater som tillträtt CMR. Detta innebär att praktiskt taget all godsbefordran på väg mellan europeiska stater regleras av CMR. Lagen om inrikes vägtransport och CMR-lagen täcker sålunda i stort sett all godsbefordran på väg mot vederlag som kan bli föremål för tvist inför svensk

domstol. Det kan naturligtvis inte uteslutas att talan väcks vid svensk domstol med anledning av en nationell befordran i en främmande stat eller en internationell befordran, som inte regleras av CMR. Skulle domstolen finna att svensk lag skall tillämpas på befordringen, något som undantagsvis kan länkas förekomma även om parterna inte uttryckligen avtalat om tillämpning av svensk lag, torde vägtransportlagen resp. CMR-lagen få ges analog tillämpning.

2 §

I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.3) innehåller denna paragraf en bestämmelse om undantag från lagens tillämpning med avseende på sådana befordringar för vilka ett väl fungerande regelsystem redan är i kraft eller för vilka avsevärt annorlunda regler än de nu föreslagna erfordras med hänsyn till befordringens speciella karaktär. Paragrafen motsvarar 2 § utredningsförslaget.

I *första stycket* har tagits upp bestämmelsen att lagen inte gäller beträffande postbefordran, begravningstransporter och befordran av flyttsaker. Som utredningen framhållit kan dock undantaget för "postbefordran" inte anses omfatta godsbefordran med postdilgens. Det har inte ansetts nödvändigt att särskilt ange detta i lagtexten.

I *andra stycket* föreskrivs att lagen ej heller är tillämplig på vägtransport som är underkastad det internationella järnvägsfördraget (CIM) eller som järnväg i annat fall utför inom Sverige till fullgörande av ett avtal om järnvägstransport.

CIM är tillämplig på sådan vägbefordran som utförs i anslutning till en internationell järnvägsbefordran, under förutsättning att vägtransporten utförs på en billinje som upptagits i den av Centralbyrån för internationella järnvägstransporter förda listan över de linjer som är underställda CIM. För Sveriges del gäller f. n. att på denna lista uppförts billinjen Övertorneå--Pajala.

Utöver befordran som omfattas av CIM avser undantagsbestämmelsen i andra stycket de fall där järnvägen till en del måste utföra transporten med lastbil, på grund av trafikhinder eller därför att järnvägslinjen är nedlagd. Vidare avses s. k. accessoriska transporter, dvs. fall där järnvägen åtar sig att med lastbil befordra godset till eller från järnvägen. Detta överensstämmer med vad som redan nu gäller enligt 1 § järnvägstrafikstadgan. Om för- eller eftertransporten avser en längre sträcka, torde denna dock inte kunna anses ske "till fullgörande av avtal om befordran av gods på järnväg". I stället får avtalet då bedömas som en kombinerad väg- och järnvägsbefordran, där vägtransportreglerna skall tillämpas på vägtransportdelen. Eftersom järnvägstrafikstadgan generellt sett är något förmånligare för transportkunden och vägtransportlagen inte hindrar en fraktförare från att åta sig ett längre gående ansvar än lagen föreskriver, föreligger det emellertid inget hinder för att järnvägen åtar sig ansvar enligt järnvägstrafikstadgan för hela transporten.

3 §

CMRs tillämpning är begränsad till att avse befordran som utförs med sådana motorfordon, sammansatta fordon, släpfordon och påhängsvagnar som avses i 1949 års vägtrafikkonvention. Den omfattar således inte transport med t. ex. motorredskap. Som angivits i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.3) har en sådan begränsning av tillämpningsområdet inte ansetts önskvärd för inrikestransporternas del. I denna paragraf föreskrivs därför att med uttrycket "fordon" skall avses varje slag av fordon som används för befordran av gods på väg. Det kan synas onödigt att ta upp en särskild bestämmelse härom i lagen. Den har dock tagits med för att det klart skall framgå att fordonsbegreppet i denna lag inte överensstämmer med vad som gäller enligt CMR-lagen. Paragrafen svarar mot 3 § utredningsförslaget.

Som nämnts innebär denna skillnad mellan inrikeslagen och CMR-lagen praktiskt sett att även transport med motorredskap faller under inrikeslagens tillämpningsområde.

Den omständigheten att lagens fordonsbegrepp omfattar många olika slags fordon innebär dock inte att varje befordran som faktiskt utförs med något av dessa fordon regleras av lagen. En förutsättning för lagens tillämplighet är nämligen att det föreligger ett avtal om godsbefordran på väg i egentlig mening. Det förhållandet att lagens fordonsbegrepp omfattar t. ex. truckar innebär alltså inte att godshantering i en godsterminal som utförs med en truck utan vidare omfattas av lagen. Eftersom vägtransportörens ansvar för godset gäller under hela tiden från godsets mottagande till dess det lämnas ut, är lagen emellertid tillämplig på skador vilka uppkommer vid sådan lastning och lossning som utgör ett led i ett vägtransportavtal. Godshantering i samband med en vägtransport måste alltså skiljas från godshantering som sker utan samband med ett vägtransportavtal.

Motorredskap används i stor utsträckning för lastning och lossning av fartyg, järnvägsvagnar och luftfartyg. Detta arbete utgör då ofta ett led i det transportavtal som ligger till grund för befordringen med respektive transportmedel. Vägtransportlagen är givetvis inte heller avsedd att reglera dessa fall.

Den utvidgning av fordonsbegreppets innebörd som departementsförslaget innebär medför att lagen även blir tillämplig på godsbefordran som utförs med cykel eller med hästanspönt fordon.

4 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om lagens tillämplighet i de fall då vägfordonet med pålastat gods under en del av transporten befordras med annat transportmedel. Paragrafen motsvarar 4 § utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 2) bibehåller ett avtal om godsbefordran på väg sin karaktär av vägtransportavtal även om befordringen delvis utförs med

hjälp av fartyg, järnväg eller luftfartyg under förutsättning att godset under denna del av transporten inte lossas från vägfordonet. Lossas godset av det skälet att befordringen inte kan utföras på överenskommet sätt (jfr art. 14) är CMR dock alltför tillämplig. Bestämmelsen att konventionen vid denna speciella form av kombinerade transporter är tillämplig på befordringen i dess helhet gäller dock inte utan inskränkning. Sålunda kan andra ansvarsregler bli tillämpliga, om det visas att sakskada eller dröjsmål med godsets utlämnande inte orsakats av åtgärd eller underlåtenhet av fraktföraren utan beror av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet. I detta fall skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas på det sätt varpå den andre fraktförarens ansvarighet skulle ha bestämts om avtal slutits mellan avsändaren och den andre fraktföraren om befordran av godset i enlighet med de tvingande regler som gäller för befordran med det aktuella transportmedlet. I den mån det saknas tvingande regler för befordran med detta transportmedel, skall CMR tillämpas.

I enlighet med vad som tidigare anförts (avsnitt 6.3) har en motsvarande bestämmelse, ehuru i en något förenklad form, tagits med i lagförslaget.

Beträffande innebörden av det nyss använda uttrycket "tvingande regler" påpekar utredningen att härmed avses inte bara sådana regler som över huvud taget inte kan åsidosättas genom avtal, vare sig till lastägarers eller fraktförarens förmån, utan även regler som är tvingande endast i den bemärkelsen att de hindrar avtal som minskar fraktförarens i lag angivna ansvarighet. För att understryka detta förhållande föreslår utredningen att i lagtexten används formuleringen "lagregler, som gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet".

Den föreslagna preciseringen av vad som skall avses med "tvingande regler" har kritiserats under remissbehandlingen. Kritiken skall ses mot bakgrunden av att sjölagen i dess nuvarande utformning principiellt utgår från att bortfraktaren bär ett generellt och obegränsat culpaansvar (118 §) men att han enligt 122 § har rätt att inskränka sin ansvarighet intill vad som gäller enligt den tvingande regleringen i konossementslagen (1936:277). Denna konstruktion av ansvarsreglerna i sjölagen har emellertid övergivits i det till riksdagen i år avlämnade förslaget till nya regler om godsbefordran till sjöss (jfr prop. 1973:137). Dessa regler avses träda i kraft för inrikes och internordisk fart senast den 1 juli 1974. I de nya bestämmelserna slås direkt fast i vilken utsträckning bortfraktaren bär ett tvingande ansvar och något förbehåll mot detta ansvar kan bortfraktaren i regel inte ta (jfr 118 och 120 §§ samt 168 § första stycket). Samma konstruktion av ansvarsreglerna används i konossementslagen och i den lagstiftning som reglerar transport med järnväg och luftfartyg. Jag har därför funnit att den av utredningen föreslagna preciseringen av begreppet "tvingande regler" bör godtas. Förslaget överensstämmer f. ö. med den tolkning av konventionen på denna punkt som angivits i

förarbetena till CMR-lagen (prop. 1968:132 s. 25). I den utsträckning de regler som gäller för det andra transportmedlet är dispositiva skall emellertid vägtransportlagens regler tillämpas. Detta gäller t. ex. det praktiskt viktiga fallet att en lastbil befordras på ett fartygs däck. Enligt 168 § andra stycket sjölagen i den nya lydelsen kan redaren nämligen frita sig från allt ansvar för däckslast.

I *första stycket* har tagits upp huvudregeln att lagen är tillämplig på befordringen i dess helhet även om den delvis utförs med hjälp av fartyg, järnväg eller luftfartyg under förutsättning att godset inte lossas från vägfordonet under befordringen. I ett fall kan godset dock lossas från fordonet utan att detta medför att andra regler blir tillämpliga. Detta fall tar sikte på den situationen att hinder uppkommer mot att utföra befordringen på överenskommet sätt. I utredningens förslag till lagtext har detta undantagsfall angivits genom en hänvisning till 21 § utredningsförslaget (motsvarande 22 § departementsförslaget). I departementsförslaget föreslås i stället en formulering som direkt anger den situation som avses med 21 § utredningsförslaget, nämligen att det inte varit möjligt att utföra befordringen på överenskommet sätt. Den föreslagna ändringen innebär sålunda ingen ändring i sak.

Bestämmelsen i första stycket innebär bl. a. att vägtransportörens transportansvar skall bestämmas enligt reglerna i vägtransportlagen även om förlust, skada eller dröjsmål har uppstått t. ex. medan lastbilen befordras på en färja. I *andra stycket* har tagits upp bestämmelsen att fraktförarens ansvar i vissa fall dock skall bestämmas enligt de tvingande bestämmelser som gäller för befordran med det andra transportmedlet. För att dessa andra regler skall vinna tillämpning måste det visas – förutom att skadan eller dröjsmålet uppstått under befordringen med det andra transportmedlet – att skadan eller dröjsmålet inte härrör av handling eller underlåtenhet från vägfraktförarens sida utan beror av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet. Bestämmelsen i andra stycket innebär således att vägfraktföraren inte går fri från ansvarighet gentemot lastägaren om han visar att skadan beror på fel eller försummelse från den andra fraktförarens sida, dvs. i det förut angivna exemplet från redarens sida, utan att ansvarigheten skall bestämmas enligt de sjörättsliga reglerna. Den omständigheten att ansvaret skall bestämmas enligt sjörättsliga regler, om skadeorsaken uteslutande kan hänföras till sjöbefordringen, torde dock i praktiken ofta medföra att vägfraktföraren går fri från ansvarighet. Enligt de sjörättsliga reglerna inträder nämligen inte ansvarighet för skada som beror på felaktig navigering av fartyget eller brand, som ej vållats av redaren själv. Effekten av regeln blir att lastägarens krav mot vägtransportören behandlas på samma sätt som om denne själv ingått avtal med redaren om sjötransport av godset samt att vägtransportören generellt sett blir skyldig att betala en ersättning till lastägaren som motsvarar vad han regressvis kan få tillbaka av redaren. Om skadan lika väl kunde ha inträffat under vägtransporten eller om skadeorsaken är okänd skall vägtransportörens ansvar emellertid bestäm-

mas enligt vägtransportlagen. Bevisbördan för att skadeorsaken är att hänföra uteslutande till befordringen med det andra transportmedlet åvilar den som gör gällande att undantagstegeIn i andra stycket skall tillämpas.

En tillämpning av andra regler än vägtransportlagens förutsätter också att dessa andra regler är tvingande i den meningen att de inte kan åsidosättas genom avtal som inskränker fraktförarens ansvarighet. Som inledningsvis nämnts innebär detta att om lastbilen befodratts som däckslast ansvaret ej skall bestämmas enligt de sjörättsliga reglerna utan enligt vägtransportlagen, även om skadan uteslutande är att hänföra till sjöbefordringen.

Utredningen har särskilt framhållit att CMRs bestämmelser om kombinerade transporter knappast kan anses tillämpliga i andra fall än då befordringen som helhet betraktad framstår som en vägbefordran. Är den dominerande transport prestationen en sjötransport och har konossement på godset utställt torde enligt utredningens uppfattning CMR inte kunna tillämpas, även om transportören också åtagit sig transport av godset med vägfordon till lastningshamnen och från lossningshamnen och godset även på sjösträckan föres lastat på vägfordonet. Detta uttalande har kritiserats av Sveriges advokatsamfund och Sveriges speditörförbund, vilka hänvisar till att det är vanligt att gods transporteras med CMR-fraktsedel över Nordsjön med någon av de färjor som går i regelbunden trafik mellan England och Sverige resp. Holland och Sverige. Enligt de nämnda remissinstansernas mening är det en vedertagen uppfattning att CMR är tillämplig såväl på landsvägsbefordringen till och från lastnings- resp. lossningshamnen som på sjösträckan.

Det bör till en början framhållas att den bestämmelse i CMR, som utgjort förebilden för denna paragraf, bara är tillämplig om godset under sjötransporten (resp. järnvägs- eller flygtransporten) befinner sig kvar på vägfordonet, antingen på lastbil med eller utan släpfordon eller enbart på släpfordon. Bestämmelsen infördes i konventionen på engelskt förslag och föranleddes av att bl. a. alla vägtransporter mellan England och kontinenten måste kombineras med sjö- eller lufttransport över Engelska kanalen. Den har aldrig varit avsedd att lösa annat än de problem som uppstår när vägfordonet under en kortare del av transporten måste föras ombord på annat transportmedel. En förutsättning för dess tillämpning måste därför, såsom utredningen uttalat, vara att transporten som helhet framstår som en vägtransport. Om transporten däremot huvudsakligen är en sjötransport och de accessoriska vägtransporterna är av underordnad betydelse kan transporten inte anses falla under CMRs tvingande reglering. En annan sak är att parterna har möjlighet att, såsom sker i den nämnda Nordsjötrafiken, avtala om att CMR skall tillämpas på transporten i dess helhet. Vid svenska inrikes transporter torde frågeställningen sakna praktisk betydelse eftersom omständigheterna i regel är sådana att transporten som helhet framstår som en vägtransport.

5 §

Denna paragraf anger i vilken utsträckning lagens bestämmelser är av tvingande karaktär. Paragrafen motsvarar 5 § utredningsförslaget.

CMR är tvingande gentemot såväl fraktförare som lastägare (art. 41). Varje avtalsvillkor som direkt eller indirekt avviker från konventionens bestämmelser är därför ogiltigt, oavsett om avvikelserna är till fraktförarens eller lastägarens förmån. Denna reglering innebär att fraktförare inte kan erbjuda sina kunder förmånligare avtalsvillkor än konventionen anger. Som jag redan framhållit i ett tidigare avsnitt (6.4) bör motsvarande inte gälla vid inrikes befordran. Inte heller bör lagen vara dispositiv, vilket några remissinstanser föreslagit.

I stället bör gälla att lagens bestämmelser inte får åsidosättas genom avtal till nackdel för varuhavaren men att fraktföraren skall ha rätt, om han så önskar, att påta sig ett större ansvar än vad lagen anger. Denna reglering överensstämmer med vad som gäller enligt andra transporträttsliga regelsystem.

Lagens tillämpningsområde är vidsträckt. Det kan därför förutses att ett system med helt tvingande lagregler i vissa fall kan komma att lägga en alltför tung börda på fraktföraren. Med hänsyn härtill har det ansetts nödvändigt att i speciella fall tillerkänna giltighet åt sådana avtalsvillkor som bereder fraktföraren en förmånligare ställning än som följer av den föreslagna lagen. Detta gäller t. ex. befordringar som medför särskilda problem genom godsets ovanliga storlek eller svårhanterlighet i övrigt (t. ex. flyttning av hus eller lyftkranar) eller genom att det är sällan som transport av ifrågavarande slag av gods förekommer (t. ex. transport av känslig teknisk utrustning). Vidare bör det finnas visst utrymme för överenskommelser om lindring i fraktförarens ansvarighet vid befordran som, trots att visst vederlag utgår, till väsentlig del har benefik karaktär. Den som för en god väns räkning åtar sig att transportera gods mot ersättning enbart för bensinkostnaden bör i och för sig ha möjlighet att avtala att lagens tvingande ansvarsregler inte skall gälla.

Paragrafen har utformats i enlighet med dessa överväganden. Den har viss motsvarighet i den lydelse av 168 § första stycket sjölagen som föreslås i prop. 1973:137.

Lagens tvingande bestämmelser gäller inte bara till förmån för avsändare och mottagare utan även till förmån för den som träder i deras ställe, t. ex. avsändarens försäkringsgivare. I lagtexten anges emellertid endast att lagens bestämmelser ej får åsidosättas till nackdel för "avsändare eller mottagare". Detta uttryck skall sålunda ges den tolkningen att även den som träder i någon av dessas ställe omfattas av det skydd den tvingande regleringen är avsedd att ge.

Departementsförslaget innehåller i likhet med utredningsförslaget regler om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra. I dessa regler ges bl. a. föreskrifter om hur fraktförarnas inbördes ansvar skall fördelas. Dessa regler är enligt uttrycklig bestämmelse i 45 § tredje stycket dispositiva. Utredningens förslag till lagtext innehåller – efter

förebild i CMR – i 5 § en särskild erinran härom. Denna erinran är med hänsyn till den utformning av 5 § som departementsförslaget innehåller onödig och har därför inte tagits med.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 §

Denna paragraf innehåller regler om fraktförarens ansvar gentemot varuhavaren för skada som orsakats av fraktförarens anställda och andra som han anlitar för befordringen. Paragrafen motsvarar 6 § utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 3) ansvarar fraktföraren för vad någon av hans anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande. Detta ansvar bestäms som om handlingen eller underlåtenheten varit fraktförarens egen. I enlighet med utredningens förslag har en motsvarande bestämmelse tagits in i lagen.

Bestämmelsen innebär bl. a. att varuhavaren, i stället för att på utomobligatorisk grund vända sig med sitt ersättningskrav mot medhjälparen, kan göra anspråket gällande mot fraktföraren. Stadgandets tillämpning är inte begränsad till de fall där medhjälparen har gjort sig skyldig till vårdslöshet och således enligt allmänna skadeståndsregler kan bli skadeståndsskyldig gentemot varuhavaren. Varje form av handling eller underlåtenhet från medhjälparens sida omfattas av bestämmelsen och skall bedömas som om fraktföraren själv begått handlingen eller underlåtenheten.

Fraktförarens ansvar avser emellertid endast sådana åtgärder som medhjälparen vidtagit eller bort vidtaga som ett led i sin verksamhet att främja fraktförarens åtagande. Detta har i utredningsförslaget angivits med uttrycket "handling eller underlåtenhet i tjänsten". Såsom utredningen själv framhållit kan mot denna formulering invändas att uttrycket "i tjänsten" inte är helt träffande när det gäller sådana medhjälpare som inte lämnar sin medverkan på grund av tjänsteavtal med fraktföraren. I överensstämmelse med art. 3 CMR och den svenska översättningen av denna artikel har uttrycket i departementsförslaget preciserats till att avse handling eller underlåtenhet som någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, utför "i tjänsten eller för uppdragets fullgörande".

Att avgöra huruvida en viss handling företagits i tjänsten eller för uppdragets fullgörande kan i vissa fall vara svårt. Frågan torde dock mera sällan ställas på sin spets, eftersom fraktföraren i åtskilliga fall svarar oberoende av vållande och sålunda också för skada som orsakats av utomstående tredje man. Vad gäller de situationer i vilka fraktföraren endast bär ett culpaansvar torde det i praktiken inte sällan inträffa att skada som kan hänföras till en medhjälpare beror av omständighet som kan läggas fraktföraren till last såsom oaktsamhet. Som exempel kan

nämnas att om sådana dokument förkommer, som överlämnats till fraktföraren enligt bestämmelserna i 16 §, detta ofta torde ha sin grund i att fraktföraren brustit i omsorg beträffande dokumentens förvaring.

Förevarande paragraf tillämpas endast i de fall då den skadelidandes ersättningskrav grundas på fraktavtalet. Om den skadelidande däremot åberopar allmänna skadeståndsrättsliga regler som grund för sitt skadeståndsanspråk tillämpas allmänna regler om principalansvar.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

7 §

Denna paragraf innehåller regler om i vilka fall fraktsedel skall upprättas. Paragrafen motsvarar 7 § andra stycket och 8 § sista stycket utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 4) skall fraktavtalet bekräftas genom att fraktsedel upprättas. Vid internationella transporter torde parterna också praktiskt taget alltid ha behov av en fraktsedel. Inrikes transporter är emellertid ofta av betydligt enklare slag och i många fall föreligger inte något praktiskt behov av en fraktsedel. Såsom anförts i den allmänna motiveeringen (avsnitt 6.5) har det därför ansetts lämpligt att överlåta åt parterna själva att bestämma om fraktsedel skall upprättas.

I *första stycket* föreskrivs i enlighet härmed att fraktsedel skall upprättas om en av parterna begär det. Undantag gäller emellertid om användandet av fraktsedel medför beaktansvärd olägenhet för motparten eller om det strider mot vedertaget bruk vid det slag av befordran som är i fråga att fraktsedel upprättas.

Fraktsedel skall ge upplysning om vissa förhållanden vid den tidpunkt då godset tas emot till befordran. Part kan därför inte kräva att fraktsedel skall upprättas vid annan tidpunkt. Däremot kan fraktavtalet naturligtvis ha träffats långt tidigare.

Att fraktsedel inte upprättas innebär inte att fraktavtalet faller utanför lagens tillämpningsområde. Vissa betydelsefulla rättsverkningar anknyter dock till fraktsedeln. Upprättas inte fraktsedel medför detta från avsändarens synpunkt främst att han på annat sätt måste säkra erforderlig bevisning om att han överlämnat visst gods till fraktföraren och om godsets tillstånd när fraktföraren tog emot det.

Som regel torde endast en fraktsedel utfärdas för allt gods som överlämnas till fraktföraren för transport till en och samma mottagare. Ibland kan emellertid avsändaren eller fraktföraren ha intresse av att skilda fraktsedlar utfärdas för skilda delar av sändningen. I *andra stycket* föreskrivs därför att såväl avsändaren som fraktföraren kan fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, om godset skall lastas på skilda fordon, eller för varje godslag eller parti, om befordringen avser olika slag av gods eller skilda partier. Detta överensstämmer med vad som gäller enligt CMR (art. 5 andra stycket).

8 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om antalet fraktsedelsexemplar och om fraktsedelns undertecknande. Paragrafens första stycke har ingen direkt motsvarighet i utredningsförslaget. Andra stycket motsvarar 8 § fjärde stycket utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 5 första stycket) skall fraktsedel upprättas i tre original-exemplar. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren, det andra åtföljer godset och det tredje behålls av fraktföraren. Dessa regler skall ses mot bakgrund av att fraktsedeln vid internationell befordran har tillagts vissa funktioner när det gäller avsändarens resp. mottagarens rätt att förfo-ga över godset. Som jag redan utvecklat i ett tidigare avsnitt (6.5) bör emellertid fraktsedeln vid inrikes befordran endast tilläggas bevisfunktioner. Det saknas därför anledning att överföra CMRs reglering om antalet fraktsedelsexemplar till lagstiftningen om inrikes befordran och det bör i stället överlämnas åt parterna själva att bestämma antalet fraktsedelsexemplar. I *första stycket* föreskrivs därför att fraktsedeln skall upprättas i flera exemplar om fraktföraren eller avsändaren begär det.

Den omständigheten att den föreslagna lagen inte innehåller några bestämmelser om fraktsedel som har legitimationsfunktioner innebär inte att parterna är förhindrade att vid inrikes befordran upprätta fraktsedeln så att den kan tjäna dessa ändamål. Det står sålunda parterna fritt att komma överens om att för en viss inrikes befordran fraktsedeln skall fylla samma funktioner som vid internationell befordran och att utforma fraktsedeln i enlighet härmed.

I *andra stycket* föreskrivs att fraktsedeln skall underskrivas av fraktföraren. På samma sätt som gäller enligt CMR kan underskriften vara tryckt eller ersättas med stämpel.

Bestämmelsen att fraktföraren skall skriva under fraktsedeln hänger samman med att fraktsedeln tillagts en viss bevisverkan (jfr 13 §). För att fraktsedeln skall kunna ha denna verkan måste den vara undertecknad av fraktföraren. En handling som åberopas som fraktsedel men som saknar vederbörlig underskrift kan därför inte tillerkännas den särskilda bevisverkan som avses med förslaget.

9 §

I denna paragraf anges vilka uppgifter fraktsedeln måste innehålla. I enlighet med vad som förut anförts (avsnitt 6.5) har de obligatoriska uppgifterna i fraktsedeln begränsats avsevärt i förhållande till vad som gäller enligt CMR (art. 6). Bestämmelsen kompletteras emellertid av reglerna i 10 § som anger vilka ytterligare uppgifter part har rätt att föra in eller få införda i fraktsedeln. Paragrafen motsvarar 9 § första stycket utredningsförslaget.

Fraktsedeln skall innehålla uppgift om avsändarens och fraktförarens namn och adress. Den skall vidare innehålla uppgift om ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten. Uppgiften om

dagen för godsets mottagande är nödvändig bl. a. för beräkning av leveransfrist och preskriptionstid. Uppgiften har också betydelse för bestämningen av skadeståndets storlek vid sakskada. Skadeståndet skall nämligen beräknas på grundval av det värde godset hade på mottagningsorten den dag det mottogs för befordran. Mottagarens namn och adress bör självfallet framgå av fraktsedeln. Vidare skall fraktsedeln innehålla en beskrivning av godset, i regel genom angivande av antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer. Slutligen skall fraktsedeln vid befordran av gods av farlig beskaffenhet innehålla uppgift om godsets allmänt vedertagna benämning och, om så krävs, om de försiktighetsmått som skall vidtas.

Den omständigheten att någon av de nämnda uppgifterna saknas berövar inte handlingen dess karaktär av fraktsedel. Den särskilda bevisverkan fraktsedeln har, t. ex. beträffande godsets mängd och synliga tillstånd, går således inte förlorad genom att fraktsedeln i andra avseenden är ofullständig. En mottagare som fått ta emot endast två kollin, fastän i fraktsedeln angivits att tre kollin överlämnats till befordran, har alltså förebringat ett i och för sig tillräckligt bevis, om han återopar fraktsedeln, även om denna saknar uppgift om avsändarens namn och adress eller ort och dag för godsets mottagande till befordran. En ovillkorlig förutsättning för att handlingen skall kunna betraktas som fraktsedel är emellertid att den är försedd med fraktförarens underskrift i enlighet med föreskrifterna i 8 § andra stycket.

Föreskriften att vid befordran av farligt gods fraktsedeln skall innehålla uppgift om godsets allmänt vedertagna benämning och, om så krävs, om de försiktighetsmått som skall vidtas bör inte ges den tolkningen att alla dessa uppgifter skall tas in i själva blanketten. Ett sådant förfarande kan medföra att fraktsedeln blir svårhanterlig och oöverskådlig. Hinder möter ej att i en bilaga ta in de uppgifter som ej ryms på blanketten. Självklart måste i så fall blanketten innehålla en hänvisning till denna bilaga.

Ett ovillkorligt krav på att fraktsedeln skall innehålla uppgift om de försiktighetsmått som skall vidtas skulle leda alltför långt. Detta gäller t. ex. om transportören specialiserat sig på vissa slag av farliga transporter eller om han fortlöpande utför sådana transporter för en och samma kunds räkning och av denne underrättas om de försiktighetsmått som krävs. I lagtexten anges därför att fraktsedeln skall innehålla uppgift i detta hänseende bara när så krävs.

10 §

Denna paragraf innehåller föreskrifter om i vilken utsträckning part kan kräva att i fraktsedeln förs in uppgifter utöver dem som anges i 9 §. Paragrafen motsvarar 9 § tredje stycket utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 6) skall fraktsedeln vid internationell befordran innehålla ett stort antal obligatoriska uppgifter. Som anförts under 9 §

har emellertid de obligatoriska uppgifterna i den inrikes vägfraktsedeln begränsats avsevärt. För den händelse någon av parterna anser sig ha behov av en fraktsedel med utförligare uppgifter har han emellertid enligt *första stycket* i förevarande paragraf rätt att få dessa uppgifter intagna i fraktsedeln, under förutsättning att uppgiften är av sådant slag som vid internationell befordran är obligatorisk. De uppgifter som part alltid har rätt att få införda i fraktsedeln har särskilt uppräknats i bestämmelsen. Bortsett från några mindre redaktionella ändringar överensstämmer uppräknningen med motsvarande uppräkning i CMR (art. 6 första och andra stycket), dock givetvis med undantag för de uppgifter som enligt 9 § är obligatoriska.

Enligt *andra stycket* kan part dessutom, om motparten medger det, få även andra uppgifter än dem som avses i 9 § och 10 § första stycket införda i fraktsedeln. I överensstämmelse med motsvarande formulering i CMR (art. 6 tredje stycket) har detta i lagtexten uttryckts så att i fraktsedeln får föras in de ytterligare uppgifter som "parterna anser påkallade".

11 §

Denna paragraf innehåller en bestämmelse om avsändarens ansvarighet för fraktsedelns innehåll. Paragrafen motsvarar 11 § första och andra styckena utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 7 första stycket) ankommer det beträffande de flesta uppgifterna i fraktsedeln på avsändaren att kontrollera att uppgifterna är riktiga. Har någon av dessa uppgifter blivit oriktig eller ofullständig och har detta föranlett kostnad eller skada för fraktföraren, är avsändaren skyldig att ersätta denne härför. Denna ersättningsskyldighet föreligger oberoende av om avsändaren förfarit oaktsamt eller ej när han lämnade den oriktiga eller ofullständiga uppgiften. Bestämmelsen i förevarande paragraf överensstämmer i sak med regleringen i CMR.

I redaktionellt avseende har bestämmelsen fått en enklare utformning än i utredningens förslag. Det har inte ansetts nödvändigt att, som utredningen föreslagit, utforma bestämmelsen så att det motsättningsvis framgår att avsändaren inte svarar för uppgift om ort och dag för fraktsedelns upprättande, om fraktförarens namn och adress samt om kostnader hänförliga till befordringen. Dessa uppgifter lämnas inte av avsändaren och ansvar för dem är därför uteslutet även enligt departementsförslaget. Även om avsändaren undantagsvis skulle ha fyllt i dessa uppgifter i fraktsedeln innan han lämnade den till fraktföraren för underskrift, är det under alla förhållanden uppenbart att uppgifterna inte lämnas för avsändarens räkning och att fraktföraren har ett eget ansvar för att de blir riktiga.

I lagtexten anges att ansvarigheten omfattar uppgift som är oriktig eller ofullständig. Härmed avses inte bara oriktiga och ofullständiga uppgifter i egentlig mening utan också otydlighet till följd av slarvig utskrift eller genom att fraktsedeln smutsats ner eller på annat sätt

behandlats olämpligt innan den avlämnats till fraktföraren.

CMR (art. 7 andra stycket) innehåller en särskild bestämmelse för det fall att uppgifterna i fraktsedeln fylls i av fraktföraren eller av någon för vilken han svarar. Bestämmelsen innebär att fraktföraren, om annat inte visas, därvid skall anses ha handlat för avsändarens räkning. En särskild bestämmelse härom hade tagits med i utredningens förslag (11 § andra stycket) men har utgått i departementsförslaget. Huvudregeln om avsändarens ansvar har nämligen utformats så att den omfattar även uppgifter som avsändaren lämnar för att "intagas" i fraktsedeln. Härav följer också att avsändarens ansvar inte avser mer än att de uppgifter han lämnar till fraktföraren är riktiga och fullständiga. I motsats till vad utredningen uttalat anser jag sålunda inte att en avsändare, som lämnat i och för sig riktiga uppgifter, skall ansvara för skada och kostnad som uppkommer till följd av att fraktförarens medhjälpare av vårdslöshet i fraktsedeln återgivit dessa uppgifter på ett oriktigt eller ofullständigt sätt. Bevisbördan för att uppgifterna i fraktsedeln inte stämmer med de uppgifter avsändaren lämnat får dock givetvis anses åvila denne. Konventionstexten ger inte heller vid handen att man avsett att lägga ett så långtgående ansvar på avsändaren som utredningen antagit.

12 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om fraktförarens skyldighet att kontrollera vissa i fraktsedeln intagna uppgifter om godset samt att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd. Bestämmelserna överensstämmer nära med vad som gäller enligt CMR art. 8. De föreslagna reglerna utgör grundvalen för bestämmelserna i 13 § andra stycket om fraktsedelns bevisverkan. Paragrafen motsvarar 12 § utredningsförslaget.

I *första stycket* föreskrivs att fraktföraren skall undersöka att fraktsedelns uppgifter om antalet kollar samt deras märken och nummer är riktiga. Denna undersökningsskyldighet skall fullgöras då fraktföraren tar emot godset till befordran och utgör grundvalen för den i 13 § andra stycket angivna bevisregeln att fraktsedelns uppgifter i dessa hänseenden normalt skall tillerkännas vitsord.

En undantagslös skyldighet för fraktföraren att kontrollera de nu nämnda fraktsedelsuppgifterna skulle i vissa fall innebära en alltför tung börda för honom. Undersökningsskyldigheten sträcker sig därför inte längre än som motsvarar vad fraktföraren kan utföra med ett rimligt uppbåd av resurser. Finner fraktföraren att en kontroll av uppgifterna skulle bli alltför betungande är han emellertid skyldig att ge detta tillkänna genom att i fraktsedeln föra in ett förbehåll därom tillsammans med en kort motivering för förbehållet. Sådant förbehåll får i princip den verkan att någon presumtion för de avsedda fraktsedelsuppgifternas riktighet inte uppkommer. Förbehåll skall också göras om fraktföraren vid sin undersökning finner att uppgifterna i fraktsedeln är felaktiga. Någon motsvarande föreskrift om detta finns inte i CMR förmodligen beroende

på att man ansett det överflödigt att uttryckligen reglera frågan. För inrikestransporternas del har det emellertid ansetts önskvärt med en uttrycklig bestämmelse.

Om avsändaren underlåtit att i fraktsedeln ta in uppgifter om kollinas antal, märken och nummer kan fraktföraren låta bero vid detta. Han är alltså inte skyldig att medverka till att uppgifterna tas in och han behöver inte heller ta något förbehåll. Det torde emellertid oftast vara fördelaktigast för honom att själv se till att bevisning säkras om det gods som han har mottagit.

Fraktförarens skyldighet att undersöka antalet kollin och deras märken och nummer avser endast de fall då fraktsedel används för befordringen. Någon skyldighet för fraktföraren att på annat sätt medverka till att säkerställa bevisning om dessa uppgifter föreskrivs inte. Sker befordran utan fraktsedel får det således ankomma på avsändaren ensam att med andra medel skaffa bevisning om det gods som han har överlämnat till fraktföraren.

Den undersökning fraktföraren skall göra, när han tar emot godset till befordran, omfattar enligt *andra stycket första punkten* också granskning av godset och dess förpackning. Granskningen har till syfte att fastställa godsets och förpackningens "synliga tillstånd" eller med andra ord att klargöra om godset eller förpackningen förete skada som kan iakttas vid en utvändig undersökning av inte alltför omfattande slag. Också i fråga om godsets och förpackningens synliga tillstånd bildar undersöknings-skyldigheten grundval för en bevispresumption, nämligen den att godset och förpackningen skall anses ha varit i gott synligt tillstånd när fraktföraren tog emot godset, om han inte gjort förbehåll. Förbehållet skall också innehålla kortfattad uppgift om i vilket konkret avseende godsets eller förpackningens synliga tillstånd inte är gott. Med godsets "synliga" tillstånd avses inte bara vad som kan iakttas med synen. Också skador som ger sig tillkänna genom lukt eller ljud skall anmärkas.

Undersökningsskyldighet beträffande godsets och förpackningens synliga tillstånd föreligger enligt förslaget även vid befordran som sker utan fraktsedel, eftersom det också vid dessa transporter kan finnas behov av att säkra bevisning om godsets tillstånd när det överlämnades till fraktföraren. Där transporten sker utan fraktsedel är situationen ofta sådan att det rimligtvis inte kan begäras att någon närmare undersökning av godset sker. Detta gäller t. ex. vid transport av en havererad bil och i det av utredningen nämnda fallet att gods överlämnas till befordran med buss i linjetrafik medan bussen gör ett kort uppehåll på en hållplats. Om någon för en mindre ersättning hjälper en god vän att transportera virke till dennes villabygge torde överhuvudtaget inte kunna begäras att han undersöker godset. I nu nämnda och liknande situationer bör fraktförarens undersökningsplikt, alltefter omständigheterna i det enskilda fallet, mildras eller helt bortfalla. I *andra stycket andra punkten* föreskrivs därför att fraktföraren vid befordran utan fraktsedel skall undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd i den utsträckning omständigheterna inte föranleder till annat. Är omständigheterna sådana att fraktföraren är

skyldig att undersöka godsets tillstånd och vill han göra förbehåll, skall han underrätta avsändaren om de förbehåll han anser sig böra göra. Något särskilt krav uppställs inte beträffande formen för förbehållet. Det är emellertid i fraktförarens eget intresse att förbehållet görs på sådant sätt att han kan bevisa att det tagits.

I *tredje stycket* regleras verkan av att avsändaren godkänt förbehåll som fraktföraren gjort enligt bestämmelserna i första och andra styckena.

Har fraktföraren tagit emot godset utan att göra förbehåll skall enligt 13 § andra stycket fraktsedelns uppgifter om antalet kollin och deras märken och nummer anses riktiga. Vidare skall godset och förpackningen anses ha varit i gott synligt tillstånd. Denna presumtion kullkastas av förbehållet. Den omständigheten att förbehåll har tagits hindrar emellertid inte avsändaren från att föra bevisning om att uppgifterna i fraktsedeln om kollinas antal, märken och nummer i själva verket var riktiga eller att godset och förpackningen var i gott skick när godset överlämnades till fraktföraren. Han kan exempelvis genom vittnen visa att godset var i oklanderligt skick när det överlämnades till fraktföraren och att förbehållet berott på att sändningen av misstag sammanblandats med en annan sändning. Denna möjlighet bortfaller emellertid enligt 12 § tredje stycket om avsändaren uttryckligen har godkänt förbehållet. Beträffande formen för sådant godkännande gäller, om fraktsedel används för befordringen, att godkännandet måste göras skriftligen på fraktsedeln. Kravet på att godkännandet skall ske uttryckligen innebär att avsändarens eventuella underskrift på fraktsedeln inte kan anses utgöra ett sådant godkännande. Har fraktsedel inte upprättats, måste förbehållet göras genom annan uttrycklig förklaring. Någon särskild form för sådan förklaring uppställs inte. Det bör dock framhållas att det kan bli av ringa värde för fraktföraren att avkräva avsändaren en förklaring om godkännande av ett gjort förbehåll, om inte fraktföraren på ett enkelt sätt kan bevisa att godkännandet lämnats.

I *fjärde stycket* har tagits in en bestämmelse av innebörd att fraktföraren är skyldig att på avsändarens begäran och mot ersättning för kostnaderna undersöka godsets bruttovikt eller på annat sätt uttryckta mängd och vad kollina innehåller. När fraktsedel upprättas skall resultatet av undersökningen antecknas på denna. Genom att på detta sätt låta fraktföraren föra in uppgifter eller bestyrka redan befintliga uppgifter om godsets vikt, mängd och art kan avsändaren skaffa sig bevis gentemot fraktföraren också i dessa hänseenden.

13 §

I denna paragraf ges föreskrifter dels om fraktsedelns bevisverkan, dels om vissa bevisfrågor vid befordran utan fraktsedel. Bestämmelserna överensstämmer nära med vad som gäller enligt CMR art. 9. Paragrafen motsvarar 13 § utredningsförslaget.

I *första stycket* föreskrivs att fraktsedeln, om inte annat visas, skall gälla som bevis om avtalsvillkoren och fraktförarens mottagande av

godset. Till skillnad från CMR anges inte särskilt i lagtexten att fraktsedeln dessutom utgör bevis för att fraktavtal slutits. Att så är fallet framgår med tillräcklig tydlighet av att fraktsedeln skall gälla som bevis om avtalsvillkoren.

Ofta kommer fraktavtal till stånd utan att det föregåtts av några egentliga förhandlingar. Viljeförklaringar från avsändarens sida bringas då till fraktförarens kännedom främst genom fraktsedeln. Självfallet blir fraktsedeln i sådana fall av stor betydelse då det gäller att fastställa avtalets innehåll. Detta innebär dock inte att parterna inte skulle vara bundna av de villkor som de samtidigt kan ha avtalat men som inte återgivits i fraktsedeln. Vidare kan tillvägagångssättet vid fraktavtalets tillkomst vara det som CMR förutsätter, nämligen att parterna först enats om avtalsvillkoren och sedan "bekräftat" dessa genom att ange dem i fraktsedeln. I dessa fall föreligger uppenbarligen risk för att de redan överenskomna avtalsvillkoren inte återgivits riktigt i fraktsedeln. Inte heller i dessa fall innebär den omständigheten att parterna i fraktsedeln inte återgivit vissa avtalsvillkor att de skulle vara obundna av dem. Men fraktsedeln har utrustats med en bevisverkan, som består däri att endast de villkor som framgår av fraktsedeln skall anses ha avtalats så länge inte annat bevisats. Part som åberopar fraktsedelns innehåll till stöd för ett visst påstående kan således därigenom vältra över bevisbördan på motparten men får ändå räkna med att presumtionen för riktigheten av fraktsedelns innehåll kan kullkastas genom annan bevisning.

Föreskriften att fraktsedeln gäller som bevis om fraktförarens "mottagande av godset" innebär inte att alla fraktsedelns uppgifter om godset skall presumeras vara riktiga. Att fraktsedelns uppgifter om bl. a. godsets vikt och kollinas innehåll inte utan vidare skall tagas för goda framgår av föregående paragraf. När det gäller uppgifter om kollinas antal, märken och nummer lämnas särskilda regler i andra stycket av förevarande paragraf.

Andra stycket innehåller i första punkten regler om fraktsedelns betydelse som bevis när det gäller att avgöra dels i vilket synligt tillstånd godset och dess förpackning befann sig när det överlämnades till fraktföraren, dels hur många kollin som överlämnats och deras märken och nummer. I andra punkten ges bestämmelser om den bevispresumtion som uppkommer om fraktföraren vid befordran som sker utan fraktsedel inte på föreskrivet sätt gjort förbehåll om godsets och förpackningens tillstånd.

Enligt andra stycket *första punkten* skall, om fraktsedel upprättats och fraktföraren inte antecknat förbehåll på fraktsedeln enligt 12 §, godset och dess förpackning antas ha varit i gott synligt tillstånd när fraktföraren tog emot godset till befordran. Vidare skall antalet kollin och deras märken och nummer antas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Fraktföraren kan dock genom motbevisning bryta presumtionen.

Enligt 9 § krävs inte att avsändaren i fraktsedeln lämnar någon beskrivning av godsets och förpackningens synliga tillstånd. Någon sådan beskrivning brukar inte heller förekomma i praktiken. Saknas i frakt-

sedeln särskild beskrivning av godsets och förpackningens synliga tillstånd uppkommer automatiskt en presumtion för att godset och förpackningen var i gott tillstånd när godset överlämnades till fraktföraren. Underlåtenhet att i fraktsedeln göra anmärkning om godsets synliga tillstånd skall alltså bedömas på samma sätt som en positiv uppgift om att godset var i gott skick. Om fraktföraren vid sin undersökning finner att godset inte är i gott skick måste han för att undvika bevispresumtionen i enlighet med 12 § andra stycket ta in ett motiverat förbehåll i fraktsedeln. Förbehållet får till följd att varuhavaren måste styrka sina påståenden om att godset var i gott synligt tillstånd då det mottogs till befordran.

Om ett förbehåll exempelvis ger vid handen att en kartong varit utsatt för våta, innan den överlämnades till fraktföraren, och det sedermera visar sig att innehållet vid framkomsten till bestämelseorten är fukt-skadat, innebär detta uppenbarligen en viss sannolikhet för att fuktskadan förelåg redan när godset överlämnades till fraktföraren. Som tidigare nämnts utgör emellertid förbehållet inte hinder för den som gör gällande rätt till ersättning för skadan att med vittnen eller på annat sätt föra bevisning om godsets tillstånd vid den tidpunkt då det överlämnades till fraktföraren. Om avsändaren på sätt som anges i 12 § tredje stycket godkänt förbehållet är detta emellertid bindande för honom, och då bör någon ytterligare bevisning inte tillåtas.

Enligt 9 § skall fraktsedeln innehålla uppgift om antalet kollin och deras märken och nummer. Uppgiften presumeras överensstämma med de verkliga förhållandena, såvida inte motiverat förbehåll införts i fraktsedeln. Avsändaren eller mottagaren har dock rätt att föra motbevisning om att uppgifterna i fraktsedeln var riktiga. Det bör i detta sammanhang påpekas att fraktföraren inte har någon skyldighet att se till att uppgift om kollinas antal, märken och nummer förs in i fraktsedeln. Har dessa uppgifter utelämnats får det bli avsändarens sak att med andra bevismedel än fraktsedeln visa vilket gods han överlämnat till fraktföraren. Motsvarande gäller när fraktsedel över huvud taget inte upprättats för befordringen.

Vid befordran utan fraktsedel åligger det fraktföraren enligt 12 § andra stycket andra punkten att i den utsträckning omständigheterna inte föranleder till annat undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd. Vill han göra förbehåll skall han underrätta fraktföraren om förbehållet. Till denna bestämmelse anknyter bevisregeln i *andra stycket andra punkten* i förevarande paragraf. Där föreskrivs att godset och förpackningen skall antas ha varit i gott synligt tillstånd om fraktföraren enligt 12 § andra stycket varit skyldig att undersöka godset och han inte gjort något förbehåll. Bevisregelns tillämpning är begränsad och någon presumtion uppkommer naturligtvis inte rörande förhållanden som ej omfattas av undersökningsskyldigheten i det enskilda fallet. När det med hänsyn till omständigheterna inte föreligger någon undersökningsskyldighet uppkommer således ingen presumtion om godsets och förpackningens synliga tillstånd. På motsvarande sätt kan man, när endast en begränsad undersökningsplikt åligger fraktföraren, inte presumera frånvaron av

sådana brister hos godset eller förpackningen som inte gärna kunnat upptäckas utan en mera ingående undersökning än fraktföraren hade skyldighet att utföra.

14 §

Denna paragraf innehåller regler om avsändarens ansvar för skador och kostnader som drabbar fraktföraren till följd av att godset är bristfälligt förpackat. Paragrafen motsvarar 14 § utredningsförslaget.

Enligt denna bestämmelse är avsändaren på objektiv grund ansvarig gentemot fraktföraren för skada och kostnad som orsakas av bristfälligheter i godsets förpackning, såvida inte bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren när han tog emot godset, och han underlät att göra förbehåll därom. Bestämmelsen överensstämmer med art. 10 CMR.

Om fraktföraren vid sin undersökning av godsets förpackning finner att förpackningen är bristfällig i det avseendet att den kan vålla skada utåt eller om han eljest känner till att förpackningen har sådan brist, måste han således göra förbehåll om bristfälligheten för att inte förlora sin rätt mot avsändaren. Lagen uppställer inga särskilda krav med avseende på hur förbehållet skall göras. Det ligger emellertid i fraktförarens eget intresse att förbehållet ges sådan form att han på ett enkelt sätt kan bevisa att han gjort föreskrivet förbehåll.

Paragrafen är tillämplig bara på skada eller kostnad som drabbar fraktföraren, t. ex. vid skada på fordonet eller skada som träffar gods vilket fraktföraren omhändertagit för andra varuhavare. I det sistnämnda fallet blir fraktföraren gentemot dessa varuhavare ansvarig för skadan och får därmed en kostnad som han i sin tur kan kräva ersatt av den avsändare som överlämnat det bristfälligt förpackade godset. Bestämmelsen gäller däremot inte skada som träffar det bristfälligt förpackade godset självt. I fråga om sådana skador gäller bestämmelserna i 28 och 29 §§, varav framgår att varuhavaren själv får stå för skada som uppkommer på godset till följd av att detta varit bristfälligt förpackat.

Med kostnader avses även kostnader som fraktföraren haft för att förebygga att skada uppkommer genom bristfällighet i godsets förpackning. Sådana kostnader kan uppkomma om fraktföraren först efter det att han tagit emot godset men innan skada inträffat får kännedom om bristfälligheten. Det hör i detta sammanhang också framhållas att fraktföraren måste anses skyldig att i sådant fall vidtaga skäliga åtgärder för att undvika att skada uppkommer. Detta följer av allmänna skadeståndsrättsliga principer och någon särskild bestämmelse härom påkallas därför inte i lagen.

Ansvar enligt 14 § uppkommer självfallet inte om en i och för sig fullgod förpackning utsätts för onormala påfrestningar så att förpackningen därefter blir bristfällig. En förutsättning för paragrafens tillämplighet är sålunda att bristfälligheten förelåg redan när fraktföraren tog emot godset. I dessa fall torde bristen inte sällan upptäckas av fraktföraren vid den kontroll av godsets förpackning som äger rum innan befordringen

påbörjas. Avsändaren kommer då med all sannolikhet att avhjälpa bristen för att inte drabbas av ansvar. Avsändarens ansvar torde därför aktualiseras främst i de fall då fraktföraren förmår styrka dels att förpackningen var behäftad med en dold bristfällighet, dels att denna förelåg redan då godset överlämnades till honom. Att avsändaren skall ansvara för skada och kostnad som uppkommit till följd av bristfällighet vilken var dold för fraktföraren synes naturligt, om avsändaren känt till eller bort känna till denna bristfällighet. Då han emellertid ansvarar på objektiv grund blir han skadeståndsskyldig även i de fall då bristfälligheten var dold också för honom, t. ex. vid skada som uppkommer till följd av ett dolt fel hos originalförpackningen till en vara som avsändaren köpt och låter forsla från säljarens lager. I ett sådant fall bör dock reglerna om jämkning av skadestånd i 39 § kunna vinna tillämpning, om skadeståndsskyldigheten skulle framstå som oskäligt belungande.

15 §

Denna paragraf innehåller vissa särskilda bestämmelser om transport av farligt gods. Bestämmelserna överensstämmer med vad som gäller enligt CMR art. 22. Paragrafen motsvarar 15 § utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* åligger det avsändaren, när han överlämnar farligt gods till fraktföraren, att noga underrätta denne om den fara som är förenad med befordringen av godset. Han skall vidare, när så krävs, ge fraktföraren upplysningar om de försiktighetsmått som skall vidtas. Har upplysningarna inte intagits i fraktsedel åligger det avsändaren eller mottagaren att på annat sätt visa att fraktföraren känt till den särskilda fara som var förenad med befordringen av godset.

Såsom anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.6) har det inte ansetts lämpligt att i lagen definiera vad som skall avses med begreppet farligt gods. Bestämmelserna i den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR) får emellertid tjäna till viss ledning vid tillämpningen av lagen. Denna överenskommelse har tillkommit i avsikt att få en förteckning och klassificering av ämnen och föremål som på grund av explosionsrisk, brandfara, radioaktivitet eller giftiga, frätande eller liknande egenskaper bör antingen uteslutas från befordran eller tas emot till befordran endast på särskilda villkor, t. ex. i fråga om godsets förpackning och etikettering, dess samlastning med annat gods eller konstruktion, utrustning och kontroll av transportmedel. Produkter som omfattas av ADR torde under alla förhållanden böra anses som farligt gods vid tillämpningen av denna lag. Men även våra egna bestämmelser på området bör givetvis beaktas, t. ex. lagen (1973:329) om hälso- och miljöfarliga varor, läkemedelsförordningen (1962:701), förordningen (1949:341) om explosiva varor och förordningen (1961:568) om brandfarliga varor. Det kan också tänkas att nya farliga produkter tillkommer, vilka ännu inte hunnit bli föremål för någon reglering. Även sådana varor bör omfattas av bestämmelserna i denna paragraf under förutsättning att de i farlighetsgrad kan jämföras med

produkter som redan omfattas av ADR eller motsvarande internrättsliga bestämmelser.

Utredningen angående befordran av farligt gods på väg har i betänkandet (Ds K 1972:5) Transport av farligt gods: Lagstiftning och organisation föreslagit bl. a. bestämmelser om inrikes transport av farligt gods. Kommerskollegium har i sitt remissyttrande hänvisat till att dessa bestämmelser innehåller regler om hur avsändaren skall fullgöra sin upplysningsplikt gentemot fraktföraren och har förordat att föreskrifterna i vägtransportlagen i detta avseende utformas i överensstämmelse med den föreslagna författningen om transport av farligt gods.

Som framgår av vad jag redan anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.5) har i prop. 1973:143 med förslag att riksdagen godkänner ADR m. m. förordats att nationella vägtransporter av farligt gods skall regleras inom ramen för gällande produktkontrollagstiftning. Härmed avvisas sålunda tanken på den särskilda lagstiftning om transport av farligt gods till vilken kommerskollegium hänvisat. Det kan emellertid förutses att en reglering motsvarande den som utredningen angående transport av farligt gods på väg föreslagit kommer att genomföras inom ramen för produktkontrollagstiftningen. Jag vill därför framhålla att även jag anser det värdefullt om avsändaren vid transport av farligt gods fullgör sin upplysningsplikt enligt förevarande paragraf på det sätt som kan komma att föreskrivas i offentlighetsrättsliga föreskrifter. Som framgår av 9 § departementsförslaget skall vid transport av farligt gods i fraktsedeln anges godsets allmänt vedertagna benämning och, om så krävs, de försiktighetsmått som skall vidtas. Jag anser det dock inte lämpligt att i förevarande lagförslag införa detaljerade regler om de uppgifter avsändaren skall överlämna till fraktföraren för att inte drabbas av ansvar enligt 15 §. I den mån föreskrifter ges härom i särskilda författningar och tillämpningsbestämmelser är det dock naturligt att, om avsändaren följer dessa föreskrifter, han också skall anses ha fullgjort sin uppgiftsskyldighet enligt 15 §. Någon bestämmelse härom fordras inte i lagen.

Det kan inte heller anses lämpligt att i civilrättslig lagstiftning alltför fast anknyta till offentlighetsrättsliga föreskrifter. Även den som underlåtit att iaktta sådana föreskrifter bör kunna gå fri från ansvarighet gentemot fraktföraren om han visar att denne på annat sätt hade kännedom om godsets farlighet och erforderliga säkerhetsåtgärder. Reglerna om avsändarens uppgiftsskyldighet vid befordran av farligt gods har därför utformats i enlighet härmed.

Har underrättelse om godsets farlighet och erforderliga försiktighetsmått inte tagits in i fraktsedeln, åligger det avsändaren enligt första stycket andra punkten att på annat sätt visa att fraktföraren kände till dessa förhållanden. Motsättningsvis innebär detta att avsändaren skall anses ha fullgjort sin upplysningsplikt om uppgiften tagits in i fraktsedeln. Såsom anförts i motiveringen till 9 § bör avsändaren anses ha fullgjort sin upplysningsskyldighet om han i fraktsedeln anmärker vilket farligt gods befordringen avser och till fraktsedeln fogar handlingar som innehåller uppgifter om erforderliga försiktighetsmått. Har uppgifterna inte tagits in

i fraktsedeln i enlighet med vad jag nu sagt, måste avsändaren för att undgå skadeståndsansvar enligt denna paragraf på annat sätt visa att fraktföraren ändå kände till den särskilda risk som var förenad med befordringen av det farliga godset.

Underlåter avsändaren att fullgöra sin upplysningsskyldighet och har fraktföraren inte heller på annat sätt fått kännedom om godsets farliga beskaffenhet kan detta enligt bestämmelserna i *andra stycket* få vittgående konsekvenser för såväl avsändare som mottagare. Fraktföraren är sålunda enligt *första punkten* berättigad att vågra att fullgöra fraktaavtalet om han först efter det att han tagit emot godset får kännedom om att det är av farlig beskaffenhet. Han kan då lossa godset utan att han blir skyldig att lämna ersättning för den skada som drabbar avsändare eller mottagare till följd av att avtalet inte fullgörs. Fraktföraren är vidare berättigad att vidtaga de åtgärder som erfordras för att avvärja den fara som godset innebär. I sista hand får han förstöra eller oskadliggöra godset. Inte heller i sådant fall blir fraktföraren skyldig att utge någon ersättning till avsändaren eller mottagaren. I förhållande till motsvarande bestämmelser i CMR innebär lagtexten den preciseringen att fraktföraren inte får vidta andra åtgärder än som krävs för att avvärja faran. Detta får anses vara i överensstämmelse med konventionens innebörd, ehuru det inte framgår av dess ordalydelse.

Ansvarsbefrielsen gäller bara i förhållande till avsändaren eller mottagaren. Skulle utomstående tredje man skadas gäller allmänna skadeståndsregler. Den ersättning som fraktföraren på denna grund kan ha blivit skyldig att utge till tredje man kan fraktföraren emellertid ha rätt att kräva åter av avsändaren enligt *andra punkten* i detta stycke.

Självfallet innebär bestämmelsen i *andra stycket första punkten* inte någon befrielse för fraktföraren att följa eventuella offentligrättsliga föreskrifter om handhavande av farligt gods.

Enligt *andra stycket andra punkten* är avsändaren skyldig att ersätta kostnad eller skada som uppkommer för fraktföraren genom det farliga godsets avlämnande eller befordran, t. ex. skada på fraktförarens terminalanläggning eller fordon eller utgifter för skadestånd som fraktföraren blivit skyldig att utge till anställda eller andra varuhavare. Ansvaret drabbar endast avsändaren, inte mottagaren. Bestämmelsen är tillämplig bara om avsändaren har underlåtit att upplysa fraktföraren om godsets farlighet och erforderliga säkerhetsåtgärder och denne inte heller på annat sätt fått kännedom härom. Avsändarens ansvarighet är strikt och gäller således oberoende av om han eller någon av hans medhjälpare har gjort sig skyldig till vårdslöshet. Beträffande möjligheten till jämkning av skadeståndet hänvisas till vad som anförts tidigare (avsnitt 6.11) och till motiveringen till 39 §.

Sveriges speditörförbund har föreslagit att *andra stycket andra punkten* utformas på sådant sätt att avsändarens ansvar skall gälla oavsett om den kostnad eller skada, som drabbat fraktföraren inträffat före eller efter det att godset utlämnats till mottagaren. Speditörförbundet har därvid hänvisat till "den egendomliga tolkning av motsvarande bestäm-

melse i CIM art. 12 § 4 som kommer till uttryck i NJA 1967 s. 579". Jag vill till en början framhålla att den berörda bestämmelsen i CIM inte avser avsändarens ansvar för farligt gods utan för bristfällig förpackning. Detta hindrar naturligtvis inte att den av speditörförbundet företrädde ståndpunkten med samma rätt kan göras gällande beträffande avsändarens ansvar för farligt gods. I det åberopade rättsfallet fann högsta domstolen att den berörda bestämmelsen i CIM inte kunde åberopas som grund för anspråk mot avsändaren på ersättning för skada, som uppkommit sedan mottagaren kvitterat godset såsom mottaget och medan godset förvarades av transportören på grund av ett mellan denne och mottagaren träffat avtal om förvaring av godset i transportörens magasin. Även om resultatet i det enskilda fallet skulle bedömas vara mindre tillfredsställande, måste dock högsta domstolens tolkning av konventionen anses vara välgrundad. Reglerna om avsändarens ansvarighet för bristfällig förpackning och farligt gods bör därför, liksom reglerna om transportansvaret, bara anses tillämpliga på händelser som inträffar från det att godset tas emot för befordran till dess att det lämnas ut. En regel av den innebörd som speditörförbundet förordat skulle f. ö. leda alltför långt, eftersom den skulle medföra att avsändarens ansvarighet består under obegränsad tid efter det att godset lämnats ut till mottagaren. Härtill kommer att en sådan bestämmelse i lagen otvivelaktigt skulle få betydelse för tolkningen av de motsvarande bestämmelserna i CIM och CMR. Att binda rättsutvecklingen på denna punkt kan dock inte anses lämpligt, i synnerhet som man därmed skulle gå emot ett i vårt land meddelat prejudikat. Jag har därför ansett att speditörförbundets förslag inte bör godtas.

16 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om avsändarens skyldighet att till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och ge honom de upplysningar som erfordras för att offentliga föreskrifter skall kunna uppfyllas. Vidare regleras fraktförarens ansvar för dessa handlingar. Paragrafen motsvarar 16 § utredningsförslaget.

Enligt CMR (art. 11) skall avsändaren till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och ge honom de upplysningar som erfordras för att fraktföraren skall kunna uppfylla tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter som skall iakttagas innan godset lämnas ut till mottagaren. Fullgör avsändaren inte denna skyldighet, skall han ersätta fraktföraren för den skada och kostnad som uppkommer till följd därav, såvida inte fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är dock inte skyldig att undersöka huruvida dessa handlingar eller upplysningar är riktiga eller fullständiga. Fraktföraren i sin tur är ansvarig för skada som orsakas av att handlingar som överlämnats till honom och som dessutom antecknats i fraktsedeln gått förlorade eller använts oriktigt. Ansvaret är ett kommissionärsansvar, vilket i de flesta länder torde innebära ett culpaansvar med omvänd bevisbörda. Det åligger således fraktföraren att visa att förlusten eller den oriktiga användningen av handlingarna inte

härrör av fel eller försummelse från hans sida. Fraktförarens skadeståndsansvar är begränsat och ersättningen får inte överstiga vad som skulle ha utgått om godset förlorats.

Som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.6) har det ansetts lämpligt att motsvarande regler gäller vid inrikes befordran, även om deras praktiska betydelse naturligt nog är mindre här än vid internationell befordran. Det kan dock även vid inrikes befordran förekomma att för befordringen gäller sådana särskilda offentliga föreskrifter som avses i art. 11 CMR. Utredningen har som exempel nämnt bl. a. att gränspassage kan förekomma även vid befordran som är att anse som inrikes befordran och att tullhandlingar kan behövas. Till skillnad från vad som gäller enligt CMR har bestämmelsen om fraktförarens ansvarighet för handlingar, som överlämnats till honom, utformats så att den även omfattar fall då handlingarna inte har särskilt antecknats i fraktsedeln.

I den föreslagna paragrafens *första stycke* har tagits upp reglerna om avsändarens skyldighet att dels tillhandahålla de handlingar som krävs för vederbörande myndighets handläggning, dels ge fraktföraren de upplysningar han behöver. Avsändaren kan fullgöra sin skyldighet att överlämna handlingar antingen genom att överlämna dem direkt till fraktföraren eller genom att överlämna dem till vederbörande myndighet. I lagtexten har dessa båda möjligheter sammanförts i uttrycket att handlingarna skall ställas till fraktförarens förfogande. Överlämnas handlingarna direkt till myndigheten måste detta ske i så god tid att de står till förfogande vid den tidpunkt då den prövning skall ske, för vilken de erfordras.

Andra stycket innehåller reglerna om avsändarens ansvarighet mot fraktföraren för skada som uppkommer till följd av att handling eller upplysning saknas, är ofullständig eller oriktig. Detta ansvar har utformats som ett strikt ansvar men omfattar endast skada som härrör av en brist i det material avsändaren haft att förebringa. Om fraktförarens skada beror på en oriktig handläggning från myndigheternas sida av ett i och för sig tillfredsställande material är avsändaren således fri från ansvar. Ej heller drabbas avsändaren av skadeståndsskyldighet om han visar att skadan beror av fel eller försummelse från fraktförarens sida. Fraktföraren är dock inte skyldig att undersöka om de handlingar som ställts till förfogande eller de upplysningar han fått är riktiga eller fullständiga. Skulle fraktföraren däremot ha särskilt åtagit sig att kontrollera handlingarna, bör han inte kunna göra avsändaren ansvarig för brister i dem.

I andra stycket behandlas endast fallet att det är fraktföraren som lider skada. Även varuhavaren kan emellertid lida skada på grund av att handlingarna är oriktiga eller ofullständiga, t. ex. genom att godset på grund av uppehåll i befordringen förstörs eller kommer fram för sent. Lika väl som avsändaren i förevarande fall blir skyldig att ersätta fraktföraren dennes skada går han miste om den rätt till ersättning för sakskada eller dröjsmål som annars skulle ha förelegat.

Tredje stycket innehåller reglerna om fraktförarens ansvar för de handlingar som överlämnas till honom. Till skillnad från vad som gäller vid internationell befordran krävs, såsom jag nyss framhållit, för tillämp-

ningen av dessa bestämmelser inte att handlingen antecknats i fraktsedeln. Fraktförarens ansvar omfattar dels förlust av själva handlingen, dels oriktig användning av handlingen. Han riskerar sålunda att bli ersättningsskyldig om handlingen kommer bort eller blir sönderriven eller nedsölad till oläslighet eller om den läggs fram för sent eller för fel myndighet. För att undgå ansvar enligt tredje stycket måste fraktföraren visa att skadan inte beror på fel eller försummelse från hans sida. Det åligger dock avsändaren att enligt sedvanliga bevisbörderegler visa att den myndighetsåtgärd som givit upphov till skadan kommit till stånd just till följd av att fraktföraren inte använt den handling som överlämnats till honom eller att han använt den oriktigt. Ett led här i utgör bevisningen om att avsändaren överlämnat den aktuella handlingen till fraktföraren. I de fall då handlingen i fraktsedel antecknats som överlämnad, ankommer det dock på fraktföraren att, om han vill göra gällande att handlingen inte överlämnats till honom, visa att så inte har skett.

Fraktförarens ansvar enligt tredje stycket är begränsat och skadeståndet får inte överstiga vad som skulle ha utgått vid förlust av godset. Ersättningens storlek skall således bestämmas med tillämpning av reglerna i 32, 33 och 36 §§. Det bör särskilt påpekas att, när fraktförarens oaksamma handhavande av handling endast leder till att dröjsmål med godsets utlämnande uppkommer, ersättningen inte är underkastad den snäva begränsning som enligt 35 § annars gäller vid dröjsmållsskada. I stället skall de begränsningsregler som gäller vid förlust av gods tillämpas.

17 §

Denna paragraf innehåller regler om avsändarens rätt att förfoga över godset under befordringen. Reglerna har i CMR sin motsvarighet i art. 12 första och andra styckena. Paragrafen kompletteras av bestämmelserna i 18 §, vilka anger de närmare villkoren för förfoganderättens utövande, och 19 §, som innehåller en skadeståndsregel. Den motsvarar 17 § första och andra styckena utredningsförslaget.

Enligt gällande rätt får avsändaren vid inrikes befordran förfoga över godset under befordringen. Denna princip återges i *första stycket*. Bestämmelsen innebär att avsändaren tillerkänns rätt att under befordringen i viss omfattning ensidigt ändra det redan ingångna fraktavtalet. Den skall ses mot bakgrund av att avsändaren när han sluter fraktavtalet utgår från vissa bestämda förutsättningar, t. ex. att köparen av det transporterade godset avser att fullfölja köpet. I den mån sådana förutsättningar inte blir uppfyllda, skulle transportavtalets fullföljande ofta leda till betydande skada för avsändaren. Det vore därför knappast rimligt att lämna avsändaren utan möjlighet att påverka befordringens utförande sedan avtalsvillkoren väl en gång fastställts. Av hänsyn till fraktföraren måste emellertid vissa villkor ställas upp för att rätten skall få utövas. Bestämmelser om detta meddelas i 18 §.

Reglerna om avsändarens rätt att förfoga över godset är allmänt hållna och anger endast de praktiskt viktigaste handlingsalternativen, nämligen

att avsändaren begär att befordringen skall avbrytas, att bestämmelseorten skall ändras eller att godset skall utlämnas till annan mottagare än den som tidigare angivits. Någon begränsning av avsändarens rätt att förfoga över godset under befordringen föreskrivs inte i lagtexten. Det är emellertid uppenbart att denna rätt endast kan avse ändring beträffande sådana avtalsvillkor som bestämmer hur fraktföraren skall förfara med själva godset. Reglerna ger sålunda inget stöd för ensidiga ändringar av andra avtalsvillkor, t. ex. om uttagande av efterkrav eller om fördelning av fraktkostnader mellan avsändare och mottagare.

I *andra stycket* anges den tidsmässiga begränsningen av avsändarens rätt att ändra fraktavtalet. Denna rätt upphör när godset kommit fram till bestämmelseorten och mottagaren begärt att få godset utlämnat. Mottagaren inträder då i fraktavtalet och får en självständig rätt till godset. Fraktföraren blir därmed också skyldig att rätta sig efter mottagarens anvisningar. Om godset gått förlorat eller om det inte kommit fram vid leveransfristens utgång men mottagaren vill göra gällande de rättigheter som enligt fraktavtalet tillkommer honom, t. ex. att begära ersättning för dröjsmål med godsets utlämnande, upphör avsändarens förfoganderätt i stället vid den tidpunkt då mottagaren gör sina rättigheter gällande.

Såsom nyss påpekades skall fraktföraren, sedan mottagaren inträtt i fraktavtalet, rätta sig efter dennes anvisningar. Denna anvisningsrätt är av betydligt mindre omfattning än avsändarens förfoganderätt enligt första stycket och avser främst anvisningar om godsets utlämnande, t. ex. att godset skall utlämnas på viss plats inom bestämmelseorten eller till en tredje man som ombud för mottagaren. Däremot kan inte mottagaren med stöd av ifrågavarande rätt att lämna anvisningar ensidigt bestämma att fraktföraren skall transportera godset vidare till ny bestämmelseort och där utlämna det till en ny mottagare.

Enligt CMR (art. 12 tredje stycket) kan mottagaren få avsändarens förfoganderätt överläten på sig. Avsändaren kan alltså vid internationell befordran sätta mottagaren i sitt ställe såsom innehavare av rätten att förfoga över godset under befordringen. Detta sker genom att avsändaren förser fraktsedeln med en anteckning med nämnda innehåll. Utredningen har föreslagit att motsvarande skall gälla vid inrikes befordran. Förslaget får till följd att det vid befordran utan fraktsedel endast är avsändaren som får förfoga över godset.

Som jag redan anfört i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.7) anser jag det inte påkallat att i lagen särskilt reglera frågan om mottagarens rätt att förfoga över godset under befordringen. CMRs regler om möjlighet för mottagaren att förfoga över godset under befordringen föranleds av att internationella köp ofta sluts på sådana villkor att köparen blir ägare av godset redan på platsen för godsets överlämnande till befordran. Säljaren/avsändaren har då, sedan han erhållit köpeskillingen, inte längre något berättigat anspråk på att få förfoga över godset genom order till fraktföraren. Däremot kan köparen/mottagaren ofta ha intresse av att kunna ändra fraktavtalet genom att anvisa ny mottagare, om han i sin tur

säljer godset vidare under den tid godset befinner sig under transport. Vid inrikes befordran är förhållandena annorlunda, vilket utredningen också framhållit. Det förekommer sålunda knappast att en köpare/mottagare säljer godset vidare medan det ännu är under transport. Det finns därför inget praktiskt behov av regler som tar sikte på denna situation.

Det kan dock undantagsvis förekomma andra situationer i vilka det kan vara värdefullt för mottagaren att kunna ändra fraktavtalet genom att anvisa ny bestämmelseort. Det kan t. ex. inträffa att mottagaren medan transporten pågår finner att godset i stället för att levereras vid mottagarens varulager på en viss ort skall omdestineras till hans lager på en annan ort. Trots att avsändaren enligt gällande rätt har förfoganderätten över godset under transporten förekommer det givetvis att parterna formlost kommer överens om sådana omDispositioner av godset. Några uttryckliga regler i lagen behövs emellertid inte för att detta även i framtiden skall vara möjligt när det undantagsvis anses önskvärt. Liksom hittills bör således avsändarens rätt att förfoga över godset under transporten kunna överlåtas på mottagaren om det föreligger behov för det. Gentemot utredningens förslag i denna del kan särskilt anföras att det inskränker parternas handlingsfrihet därvidlag genom att särskilda formkrav uppställs. Enligt utredningens förslag krävs det nämligen dels att fraktsedel används för befordringen, dels att det i fraktsedeln särskilt har antecknats att mottagaren har rätten att förfoga över godset. För varuhavare och transportörer som samarbetar på grundval av t. ex. årskontrakt är en sådan formalisering till nackdel. I vissa fall bör också avtal kunna ingås muntligen, t. ex. per telefon.

Mot bakgrund av det anförda anser jag att det smidiga och enkla förfarande som nu tillämpas bör bibehållas. Jag föreslår därför att i lagen inte skall regleras under vilka förutsättningar mottagaren skall kunna hos fraktföraren begära att fraktavtalet ändras under befordringen. Departementsförslaget innehåller därför ingen motsvarighet till 17 § tredje och fjärde styckena utredningsförslaget. Detta leder till vissa redaktionella ändringar i utredningsförslagets motsvarigheter till 18, 22, 23, 25 och 26 §§ departementsförslaget.

18 §

I denna paragraf anges de närmare villkoren för rätten att förfoga över godset under befordringen. Bestämmelserna har i CMR sin motsvarighet i art. 12 femte och sjätte styckena. Paragrafen motsvarar 18 § första–tredje styckena utredningsförslaget.

I första stycket föreskrivs att avsändare, som vill utnyttja sin rätt att förfoga över godset under befordringen, är skyldig att ersätta fraktföraren för den kostnad eller skada som anvisningens utförande medför. Särskild kostnad för utförande av en anvisning uppkommer regelmässigt när anvisningen innebär att transporten blir längre än ursprungligen avsetts. Fraktföraren bör då som villkor för att utföra anvisningen vara berättigad att kräva att tilläggsfrakt erläggs kontant. Står det däremot

inte från början klart att anvisningen medför en utvidgad transportprestation, bör fraktföraren icke kunna åberopa bestämmelserna i detta stycke till stöd för vägran att utföra meddelad anvisning. Skulle det sedermera likväl visa sig ha blivit kostsammare för fraktföraren att uppfylla fraktavtalet med dess ändrade innehåll, kan fraktföraren självfallet kräva ersättning för fördyringen, dock inte i den mån fördyringen beror på att fraktföraren inte visat tillbörlig omsorg vid anvisningens utförande.

Som framgår av specialmotiveringen till 17 § innehåller departementsförslaget inga särskilda regler om rätt för mottagaren att förfoga över godset under befordringen. Inget hindrar emellertid att mottagaren får avsändarens förfoganderätt överlåten på sig. Mottagare som med stöd av denna rätt meddelar anvisning till fraktföraren är givetvis på samma sätt som avsändaren skyldig att ersätta fraktföraren för den kostnad och skada som uppkommer.

Rätten att förfoga över godset är underkastad väsentliga inskränkningar genom de bestämmelser som uppställts i *andra stycket* till skydd för fraktförarens intressen. Enligt dessa bestämmelser får fraktföraren avböja att utföra anvisning, om utförandet skulle medföra hinder för den normala utövningen av hans verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Vad som skall anses som hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet kan knappast bestämmas på ett allmängiltigt sätt, och stadgandet torde ge fraktföraren vidsträckt möjligheter att vägra att efterkomma anvisningar som innebär ändring av fraktavtalet. Anser sig fraktföraren inte böra efterkomma mottagen anvisning, skall han emellertid omedelbart lämna besked om detta till den som lämnat anvisningen. Trots att ingenting sägs härom i lagtexten, kan fraktföraren — även om hans underlåtenhet att efterkomma anvisningen i och för sig är berättigad bli ersättningsskyldig, om han lämnar sin motpart i tron att anvisningen kommer att utföras.

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

vållande på fraktförarens sida, kan denne bli ersättningsskyldig (ifr 19 §).

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

Lagtexten innehåller inga föreskrifter om förfarandet när anvisning lämnas med stöd av förfoganderätten. Sådan anvisning kan därför ske formlost. Härvidlag skiljer sig lagförslaget från CMR, som föreskriver att anvisningen skall antecknas på avsändarens exemplar av fraktsedeln och att detta skall företes för fraktföraren. Fraktföraren måste emellertid förvissa sig om att den som lämnar anvisningen är den som är berättigad att förfoga över godset eller företrädare för denne. Lämnas anvisningen i sådana former att tveksamhet kan råda om vederbörandes behörighet att förfoga över godset måste fraktföraren ha rätt att avvisa anvisningen. Uppfyller fraktföraren inte sina förpliktelser i dessa avseenden med påföljd att någon oberättigad tilläts förfoga över godset, blir fraktföraren, beroende på omständigheterna, ansvarig för förlust av godset eller dröjsmål med dess utlämnande. Har fraktföraren utlämnat godset till fel person med påföljd att han inte kan utlämna det till den rätte mottagaren kan denne med andra ord begära ersättning för förlust av godset. Och om den person, till vilken godset faktiskt utlämnas, återställer godset till fraktföraren, sedan misstaget uppdagats, så att godset därefter kan överlämnas till den rätte mottagaren kan fraktföraren bli ansvarig för dröjsmål. Det kan inte finnas någon anledning att, såsom utredningen synes mena, behandla dessa situationer annorlunda än när godset av annan anledning har gått förlorat eller blivit utlämnat för sent.

19 §

Denna paragraf innehåller en bestämmelse om att fraktföraren är ansvarig för skada som uppkommer till följd av att han underlåtit att efterkomma anvisning vilken han enligt 17 och 18 §§ varit skyldig att utföra. En motsvarande bestämmelse finns i CMR art. 12 sjunde stycket men denna omfattar också det fallet att fraktföraren utfört en anvisning utan att begära att avsändarens exemplar av fraktsedeln företes. Eftersom en anvisning vid inrikes befordran kan ske formlost och utan att någon fraktsedel företes är denna bestämmelse utan betydelse i detta sammanhang. Paragrafen motsvarar 19 § första stycket utredningsförslaget.

Ansvarighet enligt denna paragraf föreligger såväl i det fallet att fraktföraren utan objektiva godtagbara skäl avvisat en anvisning som i det fallet att han väl åtagit sig att utföra anvisningen men utfört denna oriktigt eller helt försummat att utföra den.

När fraktförare underlåter att utföra en anvisning torde som regel skadan drabba den som lämnat anvisningen. Men skadan kan drabba även annan än denne. Som exempel har utredningen nämnt det fallet att fraktföraren underlåter att utföra en anvisning om att godset skall utlämnas till ny mottagare. Skadan kan i detta fall drabba den nye

mottagaren. Enligt vad CMR ger vid handen, påpekar utredningen, möter i detta fall inget hinder mot att den nye mottagaren till grund för sitt ersättningsanspråk mot fraktföraren åberopar det stadgande i konventionen (art. 12 sjunde stycket) som motsvarar denna paragraf. Jag delar denna uppfattning och anser att motsvarande bör gälla också vid inrikes befordran. Med hänsyn härtill bör dock en ändring göras i den av utredningen föreslagna lagtexten. Där anges att fraktförarens skadeståndsskyldighet gäller mot "den berättigade". Detta uttryck kan leda tanken till att fraktförarens ansvar endast avser skada som drabbar den som vid tidpunkten för anvisningen var berättigad att förfoga över godset. I departementsförslaget anges i stället att fraktföraren är "ansvarig för skada som uppkommer därigenom", dvs. genom fraktförarens underlåtenhet att efterkomma anvisningen. Därmed överensstämmer också lagtexten bättre med den svenska översättningen av konventionen (jfr prop. 1968:132 s. 35 och bil. 2).

Utredningen har utförligt diskuterat huruvida enligt CMR fraktförarens ansvar för skada till följd av att anvisning inte utförts på rätt sätt sträcker sig utöver vad som kan utgå enligt reglerna om det egentliga fraktföraransvaret vid förlust av godset. Utredningen har därvid kommit fram till att ansvaret inte torde vara begränsat. Det synes mig tveksamt om denna tolkning är riktig. Jag avser dock inte att föreslå att denna fråga löses genom något uttryckligt stadgande. Frågan får i stället överlämnas åt rättstillämpningen, varvid hänsyn bör tas till eventuella utländska rättsfall rörande tolkningen av CMR på denna punkt.

I lagtexten behandlas inte särskilt det fallet att fraktföraren utför en anvisning som han inte bort efterkomma. Som framhållits under 18 §, innebär emellertid inte detta att det i dessa fall skulle vara uteslutet att göra fraktföraren ansvarig.

20 §

Denna paragraf innehåller regler om godsets utlämnande. I huvudsak motsvarande bestämmelser finns i art. 13 CMR. Paragrafen motsvarar 20 § utredningsförslaget.

Fraktavtalet betecknas ofta som ett trepartsavtal. Avsändaren, fraktföraren och mottagaren betraktas då alla som självständiga avtalsparter. Vid avtalets tillkomst är det emellertid regelmässigt endast avsändaren och fraktföraren som åtar sig skyldigheter gentemot varandra. Självfallet motsvarar fraktavtalet i regel även mottagarens önskemål, men det kan också hända att mottagaren inte alls är intresserad av att ta emot det gods som befordringen avser. Enbart den omständigheten att avsändaren och fraktföraren sinsemellan kommit överens om att den senare skall transportera godset till viss bestämmelseort och där lämna ut det till den uppgivne mottagaren kan givetvis inte heller förplikta denne till någonting. Huruvida han vill acceptera den erbjudna rollen som mottagare eller ej har han själv att bestämma.

Fraktföraren har visserligen i fraktavtalet utfäst sig att transportera

godset till bestämmelseorten och att där lämna ut det till mottagaren, men denna utfästelse gäller endast gentemot den till vilken den lämnats, dvs. avsändaren. Det kan emellertid ofta förhålla sig så att avsändaren i och med att han överlämnat godset till fraktföraren för befordran har fullgjort vad på honom ankommer gentemot mottagaren och att han därför inte har anledning att för egen del bekymra sig om vad som sedan händer med godset. I ett sådant fall har däremot mottagaren i regel ett intresse av att godset lämnas ut till honom eller att han kan göra gällande andra rättigheter på grund av fraktavtalet, t. ex. begära ersättning för förlorat gods. I stället för att ålägga avsändaren att i mottagarens intresse vaka över att fraktavtalet fullföljs har man i frakträttslig lagstiftning brukat utrusta mottagaren med en självständig rätt att göra avtalet gällande. Så är också fallet enligt förevarande lagförslag. Mottagaren behöver således inte passivt avvakta, att fraktföraren skall erbjuda honom godset, utan han kan själv ta initiativet till sitt inträde som mottagare i fraktavtalet. De närmare förutsättningarna härför anges i denna paragraf.

I *första stycket första punkten* föreskrivs att mottagaren, sedan godset har kommit fram till bestämmelseorten, har rätt att begära att fraktföraren lämnar ut godset till honom. Rätten för mottagaren att själv påkalla avtalets fullgörande inträder således i princip först i och med godsets ankomst till bestämmelseorten. Uttrycket "godset" får i detta sammanhang inte anses betyda att allt det gods som ingår i sändningen skall ha kommit fram till bestämmelseorten. Det räcker här med att endast någon del av godset eller t. o. m. endast den tomma förpackningen kommit fram.

Med tanke på det fallet, att godset inte kommit fram till bestämmelseorten inom den tid som fraktföraren skall anses disponera för att genomföra befordringen, lämnas i *första stycket andra punkten* den kompletterande regeln, att mottagaren i eget namn får göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet vid den tidpunkt då godset senast hade bort utlämnas. Vidare föreskrivs att, om det redan dessförinnan blir klarlagt att godset har gått förlorat, mottagaren kan inträda i fraktavtalet redan i och med att detta faktum slås fast.

När det i andra punkten sägs att mottagaren äger göra rättigheterna enligt fraktavtalet gällande "i eget namn", beror det på att man velat framhäva att mottagaren har en självständig rätt, som han kan utöva utan något medgivande från avsändaren. De rättigheter som tillkommer mottagaren är bl. a. att få godset utlämnat sedan det kommit fram till bestämmelseorten, att begära ersättning för sakskada och dröjsmål och att meddela anvisningar om godsets utlämnande.

Att mottagaren under de förutsättningar som anges i första stycket har rätt att själv påkalla fraktavtalets fullgörande innebär inte att avsändarens rätt att förfoga över godset därmed upphör. Denna rätt upphör inte förrän mottagaren faktiskt påkallar avtalets fullgörande.

Sedan mottagaren enligt första stycket har inträtt i fraktavtalet kan han inte utträda. Det kan visserligen inte komma i fråga att mottagaren med rättsliga medel tvingas att ta hand om godset, men han får vara be-

redd att bära ansvaret för de skador som kan uppkomma på godset till följd av hans underlåtenhet att ta hand om det liksom för fraktförarens kostnader för lagring eller försäljning av godset etc.

Andra stycket innehåller en bestämmelse om att mottagaren, när han begär att få godset utlämnat, också har rätt att erhålla den fraktsedel som upprättats för att överlämnas till honom. Bestämmelsen skall ses mot bakgrund av att fraktsedeln innehåller många för mottagaren betydelsefulla uppgifter, bl. a. om hur mycket gods som avsänts, när det avsänts och i vilket skick det var vid avsändandet.

Lagtexten i andra stycket har utformats med utgångspunkt från att mottagaren i allmänhet inträder i fraktavtalet genom att begära att få godset utlämnat. Mottagaren har emellertid också rätt att erhålla den fraktsedel som upprättats för honom, om han inträder i fraktavtalet genom att i eget namn begära ersättning för att godset förlorats eller för att det inte kommit fram före leveransfristens utgång. Det har inte ansetts nödvändigt att tynga lagtexten med en uttrycklig bestämmelse härom. Den i den föreslagna lagtexten använda formuleringen "få godset utlämnat" är alltså avsedd att täcka även det fallet att mottagaren begär en surrogatprestation för godsets utlämnande.

Enligt *tredje stycket* gäller som förutsättning för mottagarens rätt att inträda i fraktavtalet att han betalar det belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktavtalet, dvs. frakt, tilläggsavgifter o. l. Bestämmelsen är tillämplig inte bara när mottagaren begär att få godset utlämnat utan också när mottagaren inträder i fraktavtalet enligt första stycket andra punkten.

Vid internationell befordran gäller enligt CMR (art. 13 andra stycket) att fraktföraren inte är skyldig att lämna ut godset till mottagaren, om han inte får betalt för de kostnader som framgår av fraktsedeln. Utredningens förslag innebär att motsvarande skall gälla vid inrikes befordran. Detta medför, framhåller utredningen, bl. a. att fraktföraren inte av mottagaren kan kräva betalning för de kostnader som enligt fraktavtalet åvilar avsändaren.

Den nu återgivna bestämmelsen skall ses mot bakgrund av att fraktsedeln vid internationell befordran har karaktären av legitimationshandling. Den kan därmed också ges viss värdepapperskvalitet. Mottagaren kan sålunda mot att han erhåller avsändarens exemplar av fraktsedeln erlagga betalning för gods som han köpt av avsändaren och som denne åtagit sig att sända till mottagaren-köparen. För att denne skall vara villig att betala för det köpta godset förutsätts att han känner till vilka kostnader som fraktföraren har rätt att få ersatta innan godset lämnas ut. Av fraktsedeln skall därför framgå det belopp som enligt fraktavtalet åvilar mottagaren och för övriga fraktkostnader är fraktföraren hänvisad till att vända sig mot avsändaren. Vid inrikes befordran med fraktsedel som endast tjänar som bevismedel och vid inrikes befordran utan fraktsedel skall enligt utredningens förslag motsvarande princip gälla. Härvid kan dock fraktföraren bli tvungen att på annat sätt än genom hänvisning till fraktsedeln visa vilka kostnader mottagaren skall stå för.

Departementsförslaget innehåller som tidigare nämnts (avsnitt 6.5) inte några regler om befordran med fraktsedel som har karaktären av legitimationshandling. Detta har motiverats med att det vid inrikes befordran inte föreligger något behov av att kunna erlägga betalning för köpt gods medan befordringen pågår mot erhållande av avsändarens exemplar av fraktsedeln. Mot bakgrund härav anser jag det inte påkallat att begränsa fraktförarens rätt att som villkor för godsets utlämnande kräva full betalning för det utförda uppdraget. I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.8) har därför tredje stycket utformats på sådant sätt att vid inrikes befordran fraktföraren skall vara oförhindrad att innehålla godset till dess han fått betalning inte bara för de kostnader som enligt fraktavtalet skall betalas av mottagaren utan även för de kostnader som det åligger avsändaren att betala och som denne till äventyrs inte har betalt. Detta torde inte medföra någon större olägenhet för mottagaren, eftersom han alltid kan vägra att ta emot godset, om avsändaren inte erlagt sin del av befordringskostnaden. Motsvarande torde också komma att gälla för inrikes befordran enligt den norska vägfraktavtalslagen.

Om mottagaren inte betalar det belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet och inte heller ställer säkerhet för beloppet, bör den situation som då uppkommer bedömas enligt reglerna i 23 § om mottagarens vägran att ta emot godset. Avsändaren får således i princip förfoga över godset och fraktföraren skall inhämta anvisning från denne om hur han skall förfara med godset. Om någon sådan anvisning inte lämnas, kan fraktföraren enligt 25 § lossa godset och förfara med det i enlighet med bestämmelserna i 25 och 26 §§. Detta fall bör skiljas från det fallet att mottagaren, sedan han inträtt i fraktavtalet genom att betala det fordrade beloppet, vägrar att ta hand om godset. I sistnämnda fall blir fraktföraren skyldig att för mottagarens räkning sörja för godset enligt 25 och 26 §§.

Mottagarens skyldighet att betala fraktkostnaderna gäller inte bara om godset kommit fram i oskadat skick och i rätt tid och han vill ha det utlämnat utan även om det gått förlorat, skadats, minskats eller inte kommit fram före leveransfristens utgång och han vill inträda i fraktavtalet. Detta kan tyckas vara en mindre ändamålsenlig ordning, eftersom mottagaren ofta nog kan vara berättigad att återfå de kostnader han är skyldig att betala. Enligt 32 § är fraktföraren nämligen skyldig att återbetala sådana kostnader helt eller delvis om godset förlorats eller skadats på grund av en händelse som fraktföraren svarar för. Då denna reglering överensstämmer med vad som gäller vid internationell befordran har den emellertid ansetts böra godtas, särskilt som mottagaren i stället för att betala de fordrade kostnaderna kan fullgöra sin skyldighet genom att ställa säkerhet.

21 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om fraktförarens ansvarighet för uttagande av efterkrav. Motsvarande bestämmelse finns i CMR art. 21. Paragrafen motsvarar 36 § utredningsförslaget.

I paragrafen föreskrivs att fraktförare som lämnar ut gods utan att ta ut sådant efterkrav som han enligt fraktavtalet varit skyldig att inkassera blir skyldig att utge ersättning till avsändaren intill efterkravets belopp. Fraktföraren är dock oförhindrad att därefter kräva mottagaren på beloppet. Det fordras inte att efterkravsbeloppet angivits i fraktsedel. I praktiken torde det emellertid knappast förekomma annat än att efterkravsbeloppet anges i fraktsedel, eftersom det ligger i både avsändarens och fraktförarens intresse att på ett enkelt sätt kunna visa dels att befordringen skett mot efterkrav, dels efterkravsbeloppets storlek. I 10 § första stycket h) föreskrivs också att efterkravsbeloppet skall anges i fraktsedeln om avsändaren eller fraktföraren begär det.

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

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

22 §

Denna paragraf innehåller regler om hur fraktföraren skall förfara när det innan godset nått fram till bestämmelseorten uppstår hinder för att utföra befordringen. Motsvarande bestämmelser finns i CMR art. 14. Paragrafen motsvarar 21 § utredningsförslaget.

Hinder som uppkommer före godsets ankomst till bestämmelseorten, kan till sina verkningar vara av två slag, antingen absoluta eller relativa. Ett absolut befordringshinder gör det helt omöjligt att transportera godset till den avsedda bestämmelseorten. Ett relativt befordringshinder föreligger när det är omöjligt att genomföra befordringen på avtalat sätt men det likväl inte är uteslutet att nå bestämmelseorten, t. ex. på en omväg. En sådan verkan kan bl. a. lokala trafikhinder, såsom översvämningar, bror, isläggning etc. tänkas få.

Enligt *första stycket* skall fraktföraren, när befodringshinder uppkommer, begära anvisning från avsändaren. Detta gäller oberoende av om hindret är absolut eller relativt. Har fraktföraren inte inom skälig tid kunnat erhålla anvisning och är befodringshindret absolut skall han förfara i enlighet med reglerna i 25 och 26 §§. Är däremot fråga om ett relativt befodringshinder åligger det fraktföraren enligt *andra stycket*, när han inte inom skälig tid erhållit anvisning, att själv besluta om de åtgärder som bäst tillgodoser avsändarens intresse.

Departementsförslaget avviker från utredningsförslaget därigenom att i departementsförslaget endast anges att fraktföraren skall inhämta anvisning från avsändaren medan enligt utredningsförslaget anvisning skall inhämtas från den som innehar förfoganderätten över godset. Skillnaden föranleds av att i departementsförslaget inte uttryckligen regleras det fallet att avsändarens förfoganderätt överlåtits till mottagaren (jfr specialmotiveringen till 17 §). Departementsförslaget utgör dock inget hinder mot att avsändarens förfoganderätt överläts på mottagaren. Har detta undantagsvis skett skall fraktföraren inhämta anvisning från mottagaren.

Reglerna i 22 § kompletteras bl. a. av bestämmelsen i 24 § enligt vilken fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning vilken föranletts av att hinder uppkommit för befodrings utförande. Då fraktföraren inte bör anses ha en sämre ställning i den situation som avses med förevarande paragraf än som gäller vid anvisning som lämnas med stöd av 17 §, bör fraktföraren vara berättigad att vägra att efterkomma anvisning innan ersättning för anvisningens inhämtande och utförande erlagts.

23 §

I denna paragraf behandlas det fallet att det efter godsets ankomst till bestämelseorten visar sig att hinder möter mot att lämna ut godset till mottagaren. Motsvarande bestämmelser finns i CMR art. 15 dock med de skillnader som föranleds dels av att rätten att förfoga över godset enligt CMR är knuten till innehavet av avsändarens exemplar av fraktsedeln, dels av att i departementsförslaget saknas uttryckliga regler om att avsändarens förfoganderätt kan överlåtas till mottagaren. Paragrafen motsvarar 22 § första och andra styckena utredningsförslaget.

I *första stycket* föreskrivs att fraktföraren skall inhämta anvisning från avsändaren, om det efter godsets ankomst till bestämelseorten visar sig att det föreligger hinder mot att godset lämnas ut till mottagaren. Ofta kan avsändaren undanröja hindret, t. ex. genom att lämna kompletterande upplysningar om mottagarens adress eller påverka mottagaren att ta emot godset. Även om mottagaren i och för sig är beredd att ta emot godset kan utlämningen omöjliggöras t. ex. genom en strejk eller genom att myndighet förbjuder utlämningen. För att reglerna om utlämningshinder i denna paragraf skall kunna tillämpas på sistnämnda fall krävs emellertid att myndighetens ingripande inte utesluter att godset kan

ställas till avsändarens förfogande. Går myndighetens åtgärd ut på beslag, konfiskation eller förstörelse av godset är det sålunda inte fråga om utlämningshinder i den mening som här avses. Det bör också framhållas att, om det redan före godsets ankomst till bestämelseorten kan slås fast att hinder möter mot godsets utlämnande, bestämmelserna i 22 § blir tillämpliga.

Enligt *andra stycket* får mottagaren, trots att han vägrat att ta emot godset, kräva att godset utlämnas till honom så länge fraktföraren inte erhållit annan anvisning från avsändaren.

På samma sätt som gäller enligt 22 § kompletteras bestämmelserna i 23 § bl. a. av reglerna i 24 § enligt vilka fraktföraren har rätt till ersättning för de kostnader han haft för att inhämta eller utföra anvisning enligt 23 §. Även då anvisningen föranleds av att hinder uppkommit för godsets utlämnande bör fraktföraren vara berättigad att vägra att utföra en given anvisning, om han inte dessförinnan får ersättning för de kostnader han enligt 24 § är berättigad till.

24 §

Enligt denna paragraf har fraktföraren rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 22 och 23 §§. Sådan rätt föreligger dock inte om kostnaden föranletts av fel eller försummelse från hans sida. Bestämmelsen motsvaras i CMR av art. 16 första stycket. Paragrafen motsvarar 23 § utredningsförslaget.

25 §

Denna paragraf innehåller regler rörande fraktförarens rätt att avbryta befordringen, om absolut beföringshinder uppkommer eller hinder möter för godsets utlämnande, och om hans skyldighet att taga väd om godset efter det att befordringen avbrutits. Häremot svarande bestämmelser finns i CMR art. 16 andra stycket. Paragrafen motsvarar 24 § utredningsförslaget.

När absolut beföringshinder eller hinder mot godsets utlämnande uppkommer, skall fraktföraren enligt 22 resp. 23 § begära anvisning från avsändaren. Det kan dock inträffa att fraktföraren inte erhåller någon anvisning eller att en given anvisning innefattar åtgärder som fraktföraren inte rimligen kan anses skyldig att utföra. Vidare skulle det ofta nog innebära ett orimligt hinder för fraktförarens verksamhet om han skulle vara tvungen att fortlöpande hålla sig beredd att utföra en väntad anvisning. I förevarande paragraf föreskrivs därför att fraktföraren genast får lossa godset om absolut beföringshinder uppkommer eller hinder möter för godsets utlämnande. Lossas godset skall befordringen anses avslutad men fraktföraren är skyldig att därefter förvara godset för avsändarens räkning. Fraktföraren får emellertid anförtro godsets väd åt tredje man och svarar då för att denne väljs med tillbörlig omsorg. Även om befordringen avbryts behåller fraktföraren sin

retentionsrätt i godset avseende belopp som enligt fraktavtalet tillkommer honom eller de övriga belopp som han kan ha rätt att få ersätta.

Bestämmelsen att befordringen skall anses vara avslutad i och med att godset lossats innebär, att fraktföraren inte längre svarar för godset i enlighet med reglerna i 27--36 §§ om transportansvaret. Fraktföraren blir emellertid inte i och med lossningen befriad från varje ansvar för godset. Han har att antingen själv förvara godset eller uppdra förvaringen åt tredje man. I det förra fallet svarar fraktföraren gentemot avsändaren i enlighet med allmänna regler om deposition. I det senare fallet kan fraktföraren göras ansvarig för skada som drabbar godset under förvaringen bara om han har brustit i omsorg vid valet av den tredje man, åt vilken han anförtrött förvaringen.

Genom att godset lossas och läggs upp till förvaring förvandlas således fraktavtalet till ett depositionsförhållande. Depositionen sker för avsändarens räkning.

På denna punkt innebär departementsförslaget en avvikelse från utredningsförslaget, som anger att depositionen sker för den persons räkning som är "berättigad" till godset. Uttrycket tar bl. a. sikte på att avsändarens förfoganderätt kan ha överlåtits till mottagaren och att godset därför lossats för mottagarens räkning. Då departementsförslaget inte uttryckligen reglerar det ovanliga fallet att förfoganderätten tillkommer mottagaren har i lagtexten angivits att depositionen sker för avsändarens räkning. Som framgår av specialmotiveringen till 17 § hindrar emellertid inget att mottagaren utan stöd av uttryckliga regler härom får på sig överlåten avsändarens förfoganderätt. Har så skett och har mottagaren utnyttjat sin förfoganderätt skall godset anses lossat för hans räkning.

Beträffande rätten att få ut gods som upplagts till förvaring enligt denna paragraf gäller i övrigt likartade regler som beträffande mottagarens rätt att få ut gods enligt 20 § tredje stycket. Godset kan således, även om det är i tredje mans besittning, hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren äger fordra enligt fraktavtalet. Retentionsrätten kan emellertid också göras gällande i fråga om krav på ersättning för kostnader som uppkommit till följd av befodrings- eller utlämningshindret, såsom kostnad för inhämtande av anvisning eller kostnad för förvaring av godset.

Det har ibland gjorts gällande att fraktföraren är berättigad till full frakt även när han till följd av befodringshinder inte utfört mer än en del av transporten. Utredningen framhåller med anledning härav att det ingalunda är avsett att för inrikesbefodringsarnas del införa någon regel om att full frakt skall utgå i nämnda fall. Vad beträffar spörsmålet om beräkningen av frakten när transporten avbrutits utan att bestämmelseorten nåts, synes, påpekar utredningen, den svenska rätten som en allmän princip ha accepterat att frakten in dubio skall beräknas med hänsyn till den tillryggalagda sträckan. Någon ändring härvidlag vill utredningen inte föreslå. Jag delar utredningens synpunkter i denna fråga. Lagförslaget innebär alltså inte på denna punkt någon ändring av nu tillämpade

principer.

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

26 §

Denna paragraf innehåller regler om fraktförarens rätt att sälja gods som lossats med stöd av bestämmelserna i 25 §. Paragrafen motsvaras i CMR av art. 16 tredje stycket. Den motsvarar 25 § utredningsförslaget.

Den i 25 § anvisade möjligheten för fraktföraren att vid absolut beföringshinder eller hinder mot godsets utlämnande fullgöra frakttavtalet genom att lägga upp godset till förvaring innebär inte alltid ett ändamålsenligt tillvägagångssätt. Om godset inte tål förvaring eller om förvaringen skulle vara alltför kostsam i förhållande till godsets värde, skulle en uppläggning av godset medföra menliga ekonomiska följder. Dessa skulle ofta drabba fraktföraren genom att dennes möjligheter att få täckning för sina kostnader i godsets värde skulle minska. Fraktföraren är därför enligt *första stycket första punkten* berättigad att sälja godset utan att behöva invänta anvisning, förutsatt att det är fråga om lättfördärligt gods, gods vars tillstånd av annan anledning påkallar försäljning eller gods för vilket förvaringskostnaderna inte skulle stå i rimlig proportion till dess värde.

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

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

I *andra stycket* har tagits upp bestämmelser om förfarandet när godset skall säljas. För internationell beföring gäller enligt CMR att förfarandet

vid försäljningen skall bestämmas enligt lag eller sedvana på den ort där godset finns. Med anledning härav föreskrivs i CMR-lagen (4 §) att försäljning av gods som finns i Sverige skall ske på offentlig auktion eller, om sådan inte lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Enligt utredningens förslag skall motsvarande regel gälla vid inrikes befordran.

Sveriges speditörförbund har kritiserat utredningens förslag på denna punkt och föreslår att lagen inte skall innehålla några särskilda bestämmelser om sättet för försäljningen. Förbundet motiverar sitt förslag med att försäljning på offentlig auktion i regel ger sämre resultat än försäljning i annan form.

Enligt min uppfattning saknas det anledning att beträffande sättet för försäljning vid inrikes befordran avvika från motsvarande bestämmelser i CMR-lagen. Försäljning bör sålunda i allmänhet ske på offentlig auktion. Detta innebär dock inte att det saknas utrymme för att tillgodose de synpunkter speditörförbundet givit uttryck för. I enlighet med vad utredningen föreslagit kan annat försäljningssätt komma i fråga om särskilda skäl talar härför, t. ex. när godset är utsatt för risk att bli förstört och en auktion därför inte kan avvaktas. Vidare bör offentlig auktion kunna underlåtas, om en försäljning på annat sätt än på auktion kan antas ge förmånligare resultat eller om kostnaden för auktionen inte står i rimligt förhållande till godsets värde. Kravet på att försäljning, som inte sker på offentlig auktion, skall ske på betryggande sätt bör alltså inte ges en alltför restriktiv tolkning.

I 26 § andra stycket anges att fraktföraren i god tid skall underrätta "avsändaren" om tid och plats för försäljningen. Detta uttryck motsvaras i utredningsförslaget av "den som ägde förfoga över godset". Skillnaden föranleds av att departementsförslaget inte uttryckligen reglerar det fallet att avsändarens rätt att förfoga över godset överlåtits till mottagaren.

Tredje stycket innehåller regler om fördelningen av det belopp försäljningen inbringar. Köpeskillingen skall efter avdrag för de kostnader som åvilar godset tillställas avsändaren. Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

Reglerna om fraktförarens rätt att sälja godset erbjuder honom inte bara möjlighet att undgå ytterligare besvär och kostnader för godsets förvaring utan öppnar också möjlighet för honom att göra sig betald för sina kostnader. Man kan därför säga att fraktföraren i detta fall har en speciell panträtt i godset. Det bör dock påpekas att denna panträtt endast omfattar kostnader som åvilar det sålda godset och försäljningskostnaden. Lagförslaget medger sålunda inte att fraktföraren ur köpeskillingen gör sig betald för andra fordringar som han kan ha hos uppdragsgivaren. Avtal som ger fraktföraren rätt att göra sig betald ur godset i vidare omfattning än som framgår av sista stycket är ogiltigt. Detta följer av att lagens bestämmelser enligt 5 § inte genom avtal får sättas ur spel till nackdel för avsändare eller mottagare.

Fraktförarens ansvarighet

27 §

Denna paragraf innehåller huvudregeln om att fraktföraren är ansvarig om godset går förlorat, skadas eller minskas (sakskada) eller om det uppstår dröjsmål med godsets utlämnande. Bestämmelserna motsvaras i CMR av art. 17 första stycket och art. 19. Paragrafen kompletteras i första hand av bestämmelserna i 28 och 29 §§ enligt vilka fraktföraren i vissa situationer kan gå fri från ansvarighet. Paragrafens första stycke motsvarar 26 § första stycket utredningsförslaget medan andra stycket motsvarar 29 § utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* är fraktföraren ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas under befordringen, dvs. från det att godset mottogs för befordran till dess att det utlämnas. Fraktföraren är också ansvarig för skada som beror på dröjsmål med godsets utlämnande.

Bestämmelsen i första stycket innebär, att den skadelidande bara behöver visa att det gods som fraktföraren tagit emot till befordran inte kommit fram eller att det minskats eller skadats efter det att fraktföraren mottagit det till befordran men innan det lämnats ut eller att utlämnandet ägt rum för sent. Har varuhavaren förebragt denna bevisning, skall fraktföraren anses ersättningsskyldig, såvida han inte kan visa att sakskadan eller dröjsmålet beror av omständighet, för vilken han enligt de särskilda ansvarsfrihetsgrunderna i 28 och 29 §§ inte svarar.

Andra stycket innehåller en definition av vad som skall avses med uttrycket "dröjsmål med godsets utlämnande". Dröjsmål föreligger för det första när godset inte lämnats ut inom avtalad tid. Har särskild tid inte avtalats, föreligger dröjsmål när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. Vid dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som krävs för att samla full last. Den tid inom vilken fraktföraren skall ha utlämnat godset (leveransfristen) skall således bestämmas antingen på grundval av vad avsändaren och fraktföraren avtalat i detta avseende eller, vid frånvaro av sådant avtal, genom en objektiv skälighetsbedömning. Dessa olika sätt att bestämma leveransfristens längd leder i praktiken till att fraktförarens ansvarighet för dröjsmål blir strängare när viss leveransfrist är avtalad. När avtalad leveransfrist har gått till ända utan att fraktföraren varit beredd att lämna ut godset, kan han nämligen undgå ansvar endast i den mån han lyckas visa att dröjsmålet har sin grund i något förhållande för vilket han enligt 28 § inte svarar. Fraktföraren kan således i detta fall bli ansvarig även om något vållande inte ligger honom till last. När det gäller att avgöra huruvida fraktföraren använt längre tid än vad en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen får anses ha behövt, torde däremot bedömningen i praktiken bli densamma som om det varit fråga om att avgöra huruvida fördröjningen orsakats av fel eller försummelse på fraktförarens sida. Hänsyn skall därvid nämligen tas till omständigheterna i det särskilda fallet och vad som i denna situation kan krävas av en omsorgsfull fraktförare.

I lagtexten anges inte vem som har rätt att väcka talan mot fraktföraren med anspråk på ersättning för sakskada och dröjsmål. Utredningen har i denna fråga uttalat att talerätt bör anses tillkomma avsändaren, såvida inte mottagaren har inträtt i fraktavtalet (jfr 20 § första stycket departementsförslaget) eller rätten att förfoga över godset under befordringen har överlåtits på honom, i vilka fall talerätten bör tillkomma mottagaren.

Sveriges advokatsamfund anser att utredningens uttalande att mottagaren har talerätt mot fraktföraren endast i de fall då han inträtt i fraktavtalet eller innehar rätten att förfoga över godset inte är förenligt med köplagens bestämmelser om faran för godset. Advokatsamfundet framhåller att enligt de vanligaste köprättsliga reglerna köparen-mottagaren står faran för godset under befordringen. I dessa fall lider avsändaren-säljaren ingen förlust om godset träffas av sakskada. Förlusten drabbar i stället mottagaren. Samfundet anför vidare att, om talerätten begränsas på det sätt utredningen angivit, varken avsändaren eller mottagaren skulle kunna väcka talan om skadestånd i vissa fall. Detta gäller t. ex. om godset förloras under transporten, innan mottagare som köpt det på cif-villkor inträtt i fraktavtalet, eller om gods sålts fritt mottagarens ort och denne inträtt i fraktavtalet. Med hänsyn härtill betonar advokatsamfundet att reglerna om rätt till talan måste utformas så, att den av parterna -- avsändaren eller mottagaren -- som lider skada alltid skall ha talerätt mot fraktföraren.

Jag delar advokatsamfundets uppfattning att det inte är lämpligt att, såsom utredningen förordat, strikt knyta rätten att föra talan om ersättning av fraktföraren till rätten att förfoga över godset. Det får visserligen antas att en avgränsning av talerätten i enlighet med utredningens uttalande i regel inte skulle medföra några problem. Om i det av advokatsamfundet nämnda fallet, att köparen-mottagaren står faran för godset under befordringen, detta har gått förlorat under transporten, kan mottagaren inträda i fraktavtalet genom att i eget namn göra sina rättigheter gällande. Hans talerätt skulle således uppkomma just genom att han begär ersättning för det förlorade godset. Däremot skulle den avgränsning av talerätten, som utredningen förordat, medföra olägenheter i det andra fallet som advokatsamfundet berört, nämligen då avsändaren står faran för godset under transporten och mottagaren har inträtt i fraktavtalet. Köparen-mottagaren kan då av olika skäl föredra att vända sig mot säljaren med sitt ersättningsanspråk, t. ex. därför att det är enklare för honom att bevisa att det sålda godset inte var leveransgillt än att bevisa att det skadats under sådana omständigheter att fraktföraren är ansvarig. Med det av utredningen förda resonemanget skulle emellertid säljaren-avsändaren i en sådan situation vara förhindrad att föra talan mot fraktföraren. Detta kan inte vara en rimlig ordning. Både avsändaren och mottagaren måste därför i princip anses ha rätt att göra transportansvaret gällande mot fraktföraren.

28 §

Enligt bestämmelserna i denna paragraf kan fraktföraren i vissa fall gå fri från det ansvar som åvilar honom enligt 27 §. Reglerna är tillämpliga såväl vid sakskada som vid dröjsmål. De motsvaras i CMR av art. 17 andra och tredje styckena samt art. 18 första stycket. Paragrafen motsvarar 26 § andra och tredje styckena utredningsförslaget.

Fraktföraren är enligt *första stycket* fri från ansvar för sakskada och dröjsmål om han visar att skadan eller dröjsmålet orsakats av 1) fel eller försummelse av den berättigade; 2) sådan anvisning från denne som inte föranletts av fraktförarens fel eller försummelse; 3) godsets bristfälliga beskaffenhet; eller 4) förhållande som fraktföraren inte kunnat undvika och vars följder han inte kunnat förebygga.

Enligt den första ansvarsfrihetsgrunden är fraktföraren fri från ansvar för sakskada och dröjsmål som orsakats av "den berättigade". Utredningen har framhållit att det gjorts gällande att motsvarande bestämmelse i CMR skulle innebära att fraktföraren kan undgå ansvar endast när den part som begär ersättningen själv har vållat den ifrågavarande skadan men där emot inte när det är den tredje parten i fraktavtalet som har vållat skadan. Om avsändaren vållat viss skada skulle således fraktföraren ha att svara för denna ifall mottagaren kräver honom på ersättning.

Enligt utredningens uppfattning kan det inte komma i fråga att tolka konventionen så att mottagaren skulle vara berättigad till ersättning av fraktföraren för sakskada eller dröjsmål som vållats av avsändaren genom åtgärd som han i och för sig ägt vidtaga som part i fraktavtalet eller genom försummelse att vidtaga åtgärd vilken det ålegat honom som avtalspart att vidtaga. Det bör enligt utredningens mening inte råda någon tvekan om att motsvarande skall gälla vid inrikes befordran. Uttrycket "den berättigade" skall enligt utredningsförslaget följaktligen innefatta inte bara den som faktiskt framställer ersättningsanspråket utan också den som enligt fraktavtalet var berättigad att handla vid en viss tidpunkt men genom felaktigt eller uteblivet handlande orsakade sakskadan eller dröjsmålet.

Sveriges advokatsamfund ställer sig tvekan till utredningens uttalande att fraktföraren skall vara befriad från ansvar om skadan vållats av annan än den ersättningsberättigade. Som stöd för sin uppfattning hänvisar advokatsamfundet bl. a. till de skyldigheter som lagts på avsändaren och de skadeståndsregler som är knutna därtill i förhållande till fraktföraren.

För egen del är jag närmast böjd att ansluta mig till utredningens uppfattning att fraktföraren till befrielse från ansvar skall kunna återopa fel eller försummelse inte bara av den som begär ersättningen utan också av den som vid tidpunkten för handlingen eller underlåtenheten hade rätt att förfoga över godset. Den tolkning av bestämmelsen som advokatsamfundet förordat skulle leda till det mindre tillfredsställande resultatet att omfattningen av transportörens ansvar blev beroende av huruvida ansvaret görs gällande av avsändaren eller mottagaren. Å andra sidan talar

önskemålet om enhetlighet särskilt i fråga om ansvarsgrunderna mellan inrikes och internationell befordran för att man inte på denna punkt binder rättsutvecklingen. Jag vill därför inte nu ta bestämd ståndpunkt i den berörda tolkningsfrågan. Den får överlämnas till rättstillämpningen, varvid särskild betydelse bör tillmätas eventuell utländsk rättspraxis rörande motsvarande regel i CMR.

Den andra ansvarsfrihetsgrunden avser det fallet att sakskadan eller dröjsmålet orsakats av en anvisning från den berättigades sida. Beträffande innebörden av uttrycket "den berättigade" gäller vad som nyss anförts. Denna ansvarsfrihetsgrund har nära samband med den första, och vissa situationer täcks av dem båda. Den har dock såtillvida ett vidsträcktare användningsområde än den första som den inte förutsätter fel eller försummelse från den berättigades sida. För att fraktföraren skall bli fri från ansvar enligt denna grund krävs endast att han visar att sakskadan eller dröjsmålet faktiskt orsakats genom utförandet av en anvisning från den berättigades sida. Som särskilt angetts i lagtexten går emellertid fraktföraren inte fri från ansvar om det är han själv som uppsåtligen eller av oaksamhet har föranlett anvisningen t. ex. genom felaktiga upplysningar. Några andra fall av culpa på fraktförarens sida i samband med utförandet av anvisning nämns inte i lagtexten. Av allmänna regler torde emellertid följa att fraktföraren inte heller kan undgå ansvar, om han utan att fästa motpartens uppmärksamhet på faran följt en anvisning vars utförande han insett eller bort inse skulle leda till skada.

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

Enligt den tredje ansvarsfrihetsgrunden undgår fraktföraren ansvar, om han visar att sakskadan eller dröjsmålet beror på godsets bristfälliga beskaffenhet.

I utredningens förslag anges att undantaget avser skada som beror på godsets "egen beskaffenhet" vilket skall motsvara konventionens uttryck "inherent vice" resp. "vice propre". Det torde emellertid vara riktigare att liksom i den svenska översättningen av CMR använda uttrycket godsets "bristfälliga beskaffenhet" (jfr att motsvarande begrepp i konventionskonventionen i det i prop. 1973:137 framlagda förslaget till 118 § andra stycket m) sjölagen har återgivits med uttrycket "godsets in-neboende brist"). Den av utredningen föreslagna lydelsen kan ge upphov till feltolkningar. Det är givetvis inte meningen att fraktföraren skall kunna gå fri från ansvar t. ex. på den grunden att godset var bräckligt, utan det krävs att godset i ett eller annat avseende var bristfälligt. Som exem-

pel kan nämnas kött som var infekterat när transporten påbörjades eller maskindelar som på grund av fabrikationsfel har nedsatt hållbarhet. För de fall då skadan beror på de särskilda egenskaper som är utmärkande för allt gods av samma slag, t. ex. att godset är bräckligt eller att det är särskilt utsatt för rost, torka eller annan yttre eller inre förändring finns särskilda regler i 29 § första stycket d).

Den fjärde ansvarsfrihetsgrunden är den viktigaste och innebär att fraktföraren i överensstämmelse med vad som gäller enligt CMR går fri från ansvar för sakskada och dröjsmål som orsakats av "förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga". Denna ansvarsfrihetsgrund är ordagrant hämtad från CIM i dess år 1952 antagna lydelse. Tidigare innehöll det internationella järnvägsfördraget en motsvarande ansvarsfrihetsgrund, vilken var så utformad att den medgav järnvägen befrielse från ansvar för skada som orsakats av "force majeure" (höhere Gewalt). Denna utformning övergavs vid 1952 års revision till förmån för den formulering som nu också finns i CMR. Omformuleringen hade endast till syfte att underlätta en enhetlig tolkning av förevarande ansvarsfrihetsgrund och man avsåg inte att göra någon egentlig förändring beträffande dess sakliga innehåll. Härav har utredningen, liksom de övriga nordiska kommittéerna, dragit den slutsatsen, att ansvarsfrihetsgrunden inte heller i CMR är tillämplig på andra skadebringande händelser än sådana som har karaktären av force majeure. Enligt utredningens mening innebär således konventionen att fraktföraren har att svara även för skador som härrör av casuella händelser, vilka inte är av den art att de kan hänföras under begreppet force majeure.

Riktigheten av utredningens uppfattning om innebörden av denna ansvarsfrihetsgrund har ifrågasatts under remissbehandlingen. Sveriges advokatsamfund säger sig ha svårt att inse att CMRs ordalag kan tolkas annorlunda än att de medför exculpationsansvar. Samfundet påpekar också att det i utländsk praxis har antagits att exculpationsrätt föreligger enligt CMR, exempelvis för skada som uppkommit genom att ett lastbilsdäck överhettats under körning. En liknande uppfattning framförs av Sveriges speditörförbund som framhåller att utredningen synes företräda den uppfattningen att fraktföraren har att svara för sådana casuella skador som inte kan hänföras under det allmänt obligationsrättsliga begreppet force majeure. Detta strider enligt förbundets mening mot vedertagen uppfattning. Förbundet anser sålunda att det transporträttsliga force majeure-begreppet tillämpas på annat sätt och att det närmast motsvarar ett presumtionsansvar. Även näringslivsorganisationerna tar upp frågan om betydelsen av force majeure-begreppet. Organisationerna framhåller att det inte råder någon europeisk enighet om innebörden av detta begrepp samt att CMR innebär införande av ett nytt force majeure-begrepp, vilket utgör ett försök att ena stridiga uppfattningar. Det synes därför inte föreligga något behov av att tolka konventionen i ljuset av nationella force majeure-begrepp eller med utgångspunkt från den uppfattning om "höhere Gewalt" som gäller inom tysk järnvägsrätt.

Organisationerna förordar att tolkningen av konventionens ordalag överläts till rättstillämpningen utan sidoblickar på det i och för sig föråldrade *force majeure*-begreppet.

Vid bedömningen av den närmare innebörden av den ifrågavarande ansvarsfrihetsgrunden måste givetvis konventionens förarbeten tillmätas stor betydelse. Såsom utredningen framhållit överensstämmer konventionens ordalydelse på denna punkt med 1952 års CIM-text och det framgår också av förarbetena till CMR att man avsett att de båda konventions-texterna skulle ha samma innebörd. Tolkningen av den motsvarande bestämmelsen i CIM blir därför indirekt av betydelse för tolkningen av CMR. Uttalanden i förarbetena till CIM ger vid handen att man med den år 1952 införda lydelsen åsyftat ett undantag från ansvar vid *force majeure*.

Redan detta faktum tyder på att CMR-ansvaret måste anses gå något längre än det vanliga exculpationsansvaret. Å andra sidan torde det inte heller vara berättigat att utgå från den svenska rättens traditionella *force majeure*-begrepp vid tolkningen av ifrågavarande bestämmelse. *Force majeure*-begreppet har i olika länder och olika rättsliga sammanhang skilda betydelser. Den utländska rättspraxis som finns rörande den ifrågavarande CMR-bestämmelsen visar att man stundom hänvisat till den grad av omsorg som fraktföraren bör visa, när det gäller att försöka undvika skadan och förebygga dess följder. Kraven har härvid dock ställts förhållandevis högt. Fraktföraren har kunnat undgå ansvar endast när han har kunnat visa att skadan härrör av en viss händelse som inte kunnat undvikas. Vid t. ex. explosion av det transporterande fordonets däck har fraktföraren haft att visa att skadan inte beror på materialfel samt att explosionen inte orsakats av föremål på vägen vilka föraren med vederbörlig aktsamhet kunnat observera och undvika.

Att i detalj ange i vilka fall fraktföraren skall gå fri från ansvar torde inte vara möjligt. Som allmän riktpunkt bör gälla att han skall gå fri endast om han kan visa vilket förhållande som förorsakat skadan eller dröjsmålet samt att han inte ens med iakttagande av högt ställda krav på aktsamhet kunnat undvika skadan eller dess följder. I övrigt måste det överlämnas åt rättstillämpningen att med beaktande av omständigheterna i det särskilda fallet och svensk och utländsk rättspraxis på området närmare avgränsa bestämmelsens tillämpningsområde.

Bevisbördan för att sakskada eller dröjsmål orsakats av någon sådan omständighet som avses i första stycket ligger på fraktföraren. I 30 § meddelas bestämmelser för det fall att skadan eller dröjsmålet bara till viss del är att hänföra till sådan omständighet.

Enligt *andra stycket* kan fraktföraren inte till befrielse från ansvarighet åberopa att det använda fordonet varit bristfälligt eller att fel eller försummelse ligger den till last av vilken han kan ha hyrt fordonet eller dennes folk. För fordonets skick och funktionsduglighet har fraktföraren således ett rent strikt ansvar oavsett om fordonet är hans eget eller om han hyrt det av annan.

29 §

I denna paragraf anges en grupp ansvarsfrihetsgrunder som hänför sig till ett antal typsituationer vilka generellt sett är av det slaget att det kan sägas föreligga en presumtion för att skadan inte beror på fraktföraren. Bestämmelserna är tillämpliga bara när godset gått förlorat, minskats eller skadats och gäller således inte vid dröjsmål. De motsvaras i CMR av art. 17 fjärde stycket och art. 18 andra–femte styckena. Paragrafen motsvarar 27 § utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* skall fraktföraren gå fri från ansvarighet om godset gått förlorat, minskats eller skadats till följd av den särskilda risk för sakskada som är förenad med någon av de i stycket särskilt angivna typsituationerna. Bevisbördan för att sakskadan har orsakats av något av dessa förhållanden åvilar enligt *andra stycket* fraktföraren. Medan fraktföraren i de fall som avses i 28 § måste förebbringa full bevisning krävs det emellertid för ansvarsfrihet enligt denna paragraf normalt inte mer än att fraktföraren visar att skadan, av föreliggande omständigheter att döma, *kan* bero på något av de nämnda förhållandena. Varuhavaren kan emellertid föra motbevisning om att skadan i själva verket inte är att tillskriva det av fraktföraren påstådda förhållandet. Lyckas varuhavaren bevisa detta, blir fraktföraren ansvarig för skadan.

I första stycket nämns först under a) att fraktföraren går fri från ansvarighet om skadan beror på att befordran har skett med ö p p e t f o r d o n utan presenning och avsändaren har godkänt detta transportsätt. Godset är vid sådan befordran mer utsatt än annars för skada beroende på regn eller annan inverkan av väderleken, på att godset dammas ned eller träffas av främmande föremål eller på att någon del av lasten faller av fordonet. Varuhavaren får själv ta på sig dessa ökade risker om han accepterat att transporten utförs med öppet fordon utan presenning. Enligt CMR måste sådant godkännande för att beaktas ha givits uttryckligen och intagits i fraktsedeln. Detta formkrav kan inte upprätthållas när det gäller inrikes befordran. För sådan befordran föreslås att ansvarsfrihetsgrunden skall vara tillämplig när varuhavaren – oavsett formen för medgivandet – godkänt att transporten sker med öppet fordon utan presenning. När fraktföraren haft grundad anledning räkna med att varuhavaren varit införstådd med detta transportsätt, såsom då gods av det slag som är i fråga sedvanligen transporteras på detta sätt, får erforderligt godkännande normalt anses föreligga.

Om fraktföraren bevisar att godset med avsändarens godkännande transporterats på öppet fordon utan presenning kan som tidigare nämnts varuhavaren föra motbevisning. Visar han att skadan förorsakats av att godset förvarats under bar himmel efter det att det mottagits till befordran men innan det lastats på fordonet blir sålunda fraktföraren ansvarig.

Åtskilligt gods är av sådan beskaffenhet att risken för skador under transport är stor, om godset inte försetts med betryggande f ö r p a c k n i n g. Har avsändaren underlåtit att förpacka sådant gods eller är förpackningen otillräcklig, bör fraktföraren inte belastas med följderna

härav. Han är därför — enligt vad som stadgas under b) — berättigad att som ansvarsfrihetsgrund åberopa frånvaron av förpackning eller bristfällighet i förpackningen hos gods vars beskaffenhet kräver förpackning för att godset skall tåla de normala påfrestningarna under transporten.

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

Förevarande ansvarsfrihetsgrund kan åberopas endast när sakskadans uppstått trots att godset inte utsatts för större påfrestningar än det skulle ha tålt, om det varit förpackat på ett försvarligt sätt. Har skada på oförpackat eller otillfredsställande förpackat gods vållats genom händelse, som skulle ha framkallat skadan även om godset varit tillfredsställande förpackat, är frågan om fraktförarens ansvar inte beroende av hur godset varit förpackat utan av om fraktföraren svarar för den skadeorsakande händelsen eller ej.

Under c) anges att fraktföraren är fri från ansvar för sakskada på grund av handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller någon som handlar för enderas räkning. Sådan skada kan uppkomma som en direkt följd av hanteringen av godset vid t. ex. lastning eller lossning, vilka arbetsmoment ofta torde innebära större risk för skada än själva transporten. Vidare kan skada uppkomma till följd av att godset blivit olämpligt lastat eller stuvat. I förra fallet kan fraktföraren ofta antas vara utan ansvar redan på den grund att skadan inträffat innan godset är att anse som mottaget till befordran eller efter det att godset är att anse som utlämnat. Som exempel på skador genom olämplig lastning eller stuvning kan nämnas, att gods trycks sönder av tyngden av ovanpå lastat gods eller kommer i rörelse och därvid törnar mot andra föremål, välter eller faller ned.

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

Av den under d) angivna ansvarsfrihetsgrunden följer att fraktföraren inte bär ansvar för sakskada som, utan att onormala yttre betingelser är för handen, uppkommer hos vissa slag av gods till följd av godsets särskilda känslighet. Denna ansvarsfrihetsgrund förete vissa likheter med den i 28 § upptagna regeln att fraktföraren är fri från ansvar om han visar att skada orsakats av godsets bristfälliga beskaffenhet. Medan bestämmelsen i 28 § tar sikte på skador som beror på bristfälligheter hos just det transporterade godset, avser förevarande bestämmelse skada som beror på att godset på grund av egenskaper som är karaktäristiska för allt gods av samma slag är lätt utsatt för skador. I en del fall kan fraktföraren i och för sig ha möjlighet att åberopa bägge bestämmelserna, t. ex. vid transport av livsmedel. Den förevarande ansvarsfrihetsregeln torde emellertid då vara av betydligt större praktisk betydelse för fraktföraren än ansvarsfrihetsgrunden i 28 §. När fraktföraren åberopar ansvarsfrihetsgrunden i 29 § första stycket d) krävs nämligen endast att han dels visar, att det ifrågavarande godsslaget är så känsligt att skador erfarenhetsmässigt uppstår så att säga av sig själva, vilket beträffande många godsslag är ett notoriskt faktum, dels att den föreliggande skadan är av den art att den kan ha uppstått till följd av godsets särskilda känslighet. Det bör emellertid observeras att möjligheterna för fraktföraren att utnyttja ansvarsfrihetsgrunden under d) i många fall inskränks av bestämmelserna i paragrafens tredje stycke. Enligt dessa åvilar det fraktföraren ett slags exculpationsansvar i de fall då befordringen sker med fordon som är utrustat med särskilda anordningar för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet.

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

befria sig från ansvar med hjälp av förevarande ansvarsfrihetsgrund.

Fraktföraren går slutligen enligt första stycket f) fri från ansvar för sakskada vilken har sin grund i någon av de särskilda risker som är förknippade med transport av levande djur. Genom att de dels måste få vissa primära behov av frisk luft, vatten, föda, rörelseutrymme m. m. tillgodosedda även under transporten, dels kan reagera på ett oväntat sätt utgör de levande djuren ett godsslag som är särskilt riskfyllt att transportera. För transport av levande djur har därtför en självständig ansvarsfrihetsgrund upptagits. Liksom i fråga om ansvarsfrihetsgrunden under d) är emellertid ifrågavarande ansvarsfrihetsgrund till sin räckvidd begränsad. Enligt *ffjärde stycket* krävs för ansvarsfrihet ytterligare att fraktföraren exculperar sig genom att visa att han vidtagit alla åtgärder som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom och att han ställt sig till efterrättelse de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom. Normalt torde fraktföraren således inte kunna undgå ansvar om djur under transporten dör till följd av otillräcklig tillförsel av luft eller vatten eller till följd av hetta eller kyla eller om djur rymmer till följd av att förvaringsanordningar som fraktföraren tillhanda hållit varit bristfälliga.

Svenska åkeriförbundet har med hänvisning till de bevisproblem som kan uppkomma när det gäller att bestämma fraktförarens ansvarighet för levande djur hävdad att sådan befordran borde undantas från fraktförarens ansvarighet. Jag kan inte dela denna uppfattning. Bestämmelserna i denna paragraf torde ge fraktföraren tillräckliga bevismässiga fördelar. Jag vill också påpeka att bestämmelserna överensstämmer med CMR. Svårigheterna vid transport av levande djur torde vara betydligt mera påtagliga vid internationella transporter vilka i allmänhet tar betydligt längre tid i anspråk än inrikes transporter. Det kan inte anses lämpligt att för inrikes transporter, som medför mindre problem, införa lindrigare regler än som gäller för de internationella.

I detta sammanhang bör också beröras en annan anmärkning som framförts under remissbehandlingen och som avser paragrafen i dess helhet. Sveriges advokatsamfund har kritiserat att paragrafen inte gäller skada på grund av dröjsmål. Jag vill med anledning härav framhålla att samtliga de nämnda ansvarsfrihetsgrunderna, med undantag möjligen för den som avser ofullständig eller felaktig märkning av gods, tar sikte på situationer där risken för sakskada är stor men däremot inte risken för dröjsmålsskada. Som tidigare nämnts är det dessutom viktigt att det just i fråga om ansvarsgrunderna råder enhetlighet mellan de inrikes och de internationella reglerna. På grund av det anförda har CMRs reglering följts även på denna punkt.

Det bör framhållas att det enligt *andra stycket* åligger fraktföraren att bevisa, att omständigheterna i det föreliggande fallet varit sådana att ett kausalsammanhang mellan den aktuella risken och den uppkomna skadan är möjlig. Det räcker således inte att fraktföraren påvisar, att den föreliggande risken allmänt sett är ägnad att ge upphov till skada av den art som är i fråga, t. ex. att fuktskador på gods som befordras med öppet

fordon utan presenning kan orsakas genom regn. Han måste dessutom visa, att det också med hänsyn till omständigheterna i det aktuella fallet varit möjligt att skadan förorsakats på detta sätt, i det nämnda exemplet således att det verkligen förekommit regnväder som kunnat ge upphov till skadan.

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

Fraktförarens möjligheter att uppnå ansvarsfrihet genom presumerat kausalsammanhang mellan uppkommen sakskada och de i första stycket angivna riskerna är underkastade vissa begränsningar. Att i vissa fall också en särskild exculpationsbevisning krävs har framgått av vad tidigare sägts beträffande ansvarsfrihetsgrunderna under d) och f). Bestämmelserna härom har tagits upp i tredje och fjärde styckena. Även beträffande ansvarsfrihetsgrunden under a) gäller ett undantag. Sålunda är det enligt vad som framgår av *andra stycket andra punkten*, när det gäller minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin, inte tillräckligt för att fraktföraren skall vara fredad att det föreligger ett presumerat kausalsammanhang mellan sakskadan och den risk som är förenad med befordran med öppet fordon utan presenning. Detta innebär med andra ord att ansvarsfrihetsgrunden under a) är privilegierad i bevishänseende endast såvitt angår annan sakskada än minskning av onormal omfattning eller förlust av hela kollin.

30 §

Denna paragraf reglerar fraktförarens ansvarighet vid samverkande skadeorsaker. Bestämmelsen motsvaras i CMR av art. 17 femte stycket. Paragrafen motsvarar 28 § utredningsförslaget.

Om fraktföraren enligt bestämmelserna i 28 eller 29 § inte är ansvarig för viss omständighet, som medverkat till sakskadan eller dröjsmålet, skall han enligt denna paragraf svara endast i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till sakskadan eller dröjsmålet.

I utredningens förslag (28 §) anges att ersättningen i den angivna situationen "skall nedsättas i motsvarande omfattning". Den av utredningen föreslagna lagtexten kan möjligen ge upphov till den missuppfattningen att fraktförarens ansvar skall bestämmas efter en skälighetsbedöm-

ning. I departementsförslaget har paragrafen därför utformats i nära överensstämmelse med motsvarande bestämmelse i CMR.

Bestämmelsen är tillämplig bl. a. på den från andra rättsområden välkända situationen att den skadelidande har medverkat till skadan genom eget vållande. Fraktförarens möjligheter att erhålla jämkning av skadeståndet är emellertid inte begränsade till detta fall utan föreligger – oberoende av vållande från motpartens sida – så snart skadan till viss del har orsakats av någon av de omständigheter som fraktföraren enligt 28 eller 29 § inte skall ansvara för.

31 §

I denna paragraf föreskrivs att varuhavaren har rätt till ersättning som om godset gått förlorat, för den händelse det inte har lämnats ut en viss tid efter leveransfristens utgång. Denna regel kompletteras av bestämmelser om varuhavarens rätt till godset för det fall det skulle komma tillrätta. Paragrafen motsvarar 30 § utredningsförslaget.

Hos fraktförare som har hand om stora mängder gods kan det knappast undvikas att en del gods, t. ex. genom sammanblandning med annat gods, blir sänt till fel ort eller blir liggande kvar i något magasin eller på annat sätt kommer på avvägar. Sådant gods kan självfallet inte utan vidare anses tillspillogivet. Tvärtom torde man ofta ha anledning att antaga att det så småningom skall komma tillrätta. Emellertid kan det inte gärna begäras att varuhavaren någon längre tid skall behöva avvakta att godset kommer fram. Vid internationell befordran gäller därför enligt CMR (art. 20) att den som har rätt att få ut godset kan begära ersättning som om godset gått förlorat, om det inte lämnas ut inom 30 dagar efter utgången av avtalad leveransfrist eller, om särskild leveransfrist inte har avtalats, inom 60 dagar från det fraktföraren tog emot godset till befordran. Det förhållandet att varuhavaren med stöd av denna presumptionsregel fått ersättning för godset betar honom inte rätten att begära att få ut godset om det återfinns. Varuhavaren kan sålunda när han tar emot ersättning för godset skriftligen begära att omedelbart bli underrättad, om godset skulle komma tillrätta inom ett år från det ersättningen utbetalades. Denna begäran skall skriftligen bekräftas av fraktföraren. Underrättas varuhavaren om att godset kommit tillrätta skall han, om han vill att godset lämnas ut till honom, inom 30 dagar från underrättelsen begära godsets utlämnande. Mot att han erhåller godset skall han betala de belopp som framgår av fraktsedeln och den ersättning han tidigare erhållit för godsets förlust, dock med avdrag för vissa särskilt angivna kostnader. Han bibehåller emellertid rätten till ersättning för dröjsmål med godsets utlämnande. Om varuhavaren, då han tar emot ersättning för godset, inte begär att bli underrättad för den händelse godset skulle komma tillrätta får fraktföraren förfoga över godset i överensstämmelse med vad som gäller enligt lagen på den ort där godset återfinns. Motsvarande gäller om varuhavaren inte begär att få godset utlämnat inom 30 dagar från det han underrättades om att godset

kommit tillrätta och om godset återfinns först efter utgången av ettårsfristen.

I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.9) bör motsvarande regler gälla vid inrikes befordran med den skillnaden att den nämnda ettårsregeln för skyldighet att lämna underrättelse om tillrättakommet gods inte bör vara tillämplig. Fraktföraren skall därför enligt departementsförslaget alltid vara skyldig att underrätta varuhavare, som begärt sådan underrättelse, för den händelse godset kommer tillrätta oavsett hur lång tid som har förflutit. För fraktförarnas del torde den föreslagna regeln inte medföra några påtagliga nackdelar. Transporterat gods är regelmässigt av det slaget att den varuhavare som fått ersättning för godset inte begär att bli underrättad när godset kommer tillrätta.

I *första stycket* har tagits upp bestämmelsen att varuhavaren har rätt till ersättning som om godset gått förlorat, om det inte tillhandahålls honom inom en viss tidsfrist. Tidsfristerna skiljer sig åt allteftersom särskilt avtal om senaste tidpunkt för godsets utlämning blivit träffat eller ej. I förra fallet utgör fristen 30 dagar, räknat från den dag då godset enligt avtalet senast skulle ha utlämnats. I det senare fallet utgör fristen 60 dagar, räknat från den dag då fraktföraren tog emot godset till befordran. Skillnaden motiveras av önskemålet att ha en lätt fixerbar dag som utgångspunkt för fristens beräkning. Den senare fristen är längre, eftersom den skall inkludera den tid som en internationell lastbilsbefordran normalt inte överstiger. I och för sig kunde det övervägas att vid inrikes befordran göra denna tidsfrist kortare, t. ex. 40 dagar. De praktiska fördelarna för vägfraktmarknadens parter av att ha enhetliga regler att rätta sig efter får dock anses väga över.

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

Rätten att åberopa presumptionen om godsets förlust tillkommer, som framgått av det sagda, inte fraktföraren utan endast varuhavaren. Denne är i detta sammanhang avsändaren, så länge inte mottagaren gjort gällande rätt enligt 20 § första stycket.

Ersättningen bestäms på samma sätt som när varuhavaren styrkt att godset har gått förlorat, dvs. enligt reglerna i 32 § samt i förekommande fall 33 och 36 §§. Även en tillämpning av 38 och 39 §§ kan givetvis komma i fråga.

Av *andra stycket* framgår att varuhavaren även om han under åberopande av presumptionen att godset gått förlorat kräver och erhåller ersättning av fraktföraren, inte behöver uppge kravet på att få ut godset. För att han trots mottagen ersättning skall få behålla rätten att få ut

godset måste han dock göra en skriftlig framställning om att bli underrättad i händelse godset skulle komma tillrätta. Framställningen skall avges i samband med att han tar emot ersättning för godset och skall skriftligen bekräftas av fraktföraren. Som framgått av vad jag tidigare anfört gäller i motsats till vad som tillämpas vid internationell befordran ingen begränsning av den tid framställningen avser.

Att varuhavaren begärt underrättelse enligt andra stycket innebär inte att han bundit sig för att ta emot godset, om detta kommer tillrätta. Sedan han fått underrättelse om att godset finns i behåll, har han nämligen enligt *tredje stycket* en betänketid om 30 dagar för att bestämma, huruvida han vill kräva godset utlämnat eller låta sig nöja med den erhållna ersättningen. Härvidlag har han sitt fria val och kan således aldrig tvingas att ta emot det tillrättakomna godset. En förutsättning för att fraktföraren skall vara skyldig att lämna ut godset är dock att den uppburna ersättningen i princip betalas tillbaka. Sådan del av ersättningen som inte avser godsets värde utan nerlagd kostnad som blivit onyttig behöver dock inte återbetalas. Fraktföraren är vidare berättigad att erhålla frakt i den mån han utfört den avtalade transporten. Vad fraktföraren i detta avseende kan fordra bestäms enligt samma regler som gäller då godset utlämnas enligt 20 eller 25 §.

När ersättning lämnas för förlust av godset, utgår inte därutöver ersättning för dröjsmål. Om ersättning, som utbetalts för presumerad förlust av godset, senare återbetalas i samband med att godset utlämnas, bör däremot varuhavaren ha rätt att kräva ersättning för dröjsmål. Denna rätt omfattar också eventuell ersättning för särskilt leveransintresse enligt 36 §.

Har ersättning för förlust av godset inte utbetalats, är fraktföraren skyldig att utlämna godset så snart det kommit tillrätta. Sådana fall inträffar när varuhavaren föredrar att inte kräva ersättning men också när han väl krävt ersättning men inte befunnits berättigad till sådan.

I *fjärde stycket* har tagits upp regeln att fraktföraren kan disponera över godset utan att hindras av några förpliktelser som grundas på fraktavtalet om varuhavaren inte begärt att bli underrättad om tillrättakommet gods eller inte inom 30 dagar efter erhållen underrättelse begärt att få ut godset. Fraktföraren kan emellertid på grund av andra förpliktelser vara hindrad att förfoga över godset efter eget gottfinnande. Så kan vara fallet t. ex. då fraktförarens försäkringsgivare på grund av avtal om ansvarsförsäkring ersatt varuhavaren för förlust av godset och enligt försäkringsvillkoren därigenom övertagit fraktförarens rätt till godset. Med tanke på sådana fall har i den föreslagna lagtexten angivits att fraktförarens rätt att förfoga över godset är underkastad de inskränkningar som kan följa av "tredje mans" rätt. Därmed avses endast sådana rättighetshavare gentemot vilka fraktföraren är förpliktad på grund av ett utanför fraktavtalet liggande rättsförhållande.

32 §

Denna paragraf innehåller regler för beräkning av ersättningens storlek vid förlust eller minskning av godset. Motsvarande bestämmelser finns i CMR art. 23 första–fjärde styckena. I enlighet med vad jag anfört i den allmänna motiveringen har dock begränsningsbeloppet angivits i svenska kronor. Det fastställda beloppet, 50 kr. per kilo, överstiger något det nuvarande värdet (ca 45 kr.) av det i CMR i s. k. Germinalfrancs angivna begränsningsbeloppet. Paragrafen motsvarar 31 § första, andra och fjärde styckena utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* skall vid beräkning av ersättningens storlek hänsyn tas endast till det värde som gods av samma slag och beskaffenhet hade på den ort och vid den tid godset togs emot till befordran. Detta värde bestäms efter börspriset eller, om sådant pris saknas, efter marknadspriset. Saknas både börspris och marknadspris, beräknas godsets värde efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

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

Reglerna i första stycket sammantagna med bestämmelserna i tredje stycket innebär att ersättning utgår bara för godsets värde och inte för annan ekonomisk skada, t. ex. skada förorsakad av driftstopp i mottagarens fabrik. För sådan skada kan ersättning däremot utgå enligt 36 §, om särskilt leveransintresse har uppgivits.

På samma sätt som gäller i annan transporträttslig lagstiftning är fraktförarens ansvarighet maximerad till visst belopp. I *andra stycket* föreskrivs sålunda att ansvarigheten är begränsad till 50 kr. för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt. Enligt 5 § kan parterna dock avtala om att ersättning skall utgå med högre, eventuellt obegränsat belopp. Fraktföraren kan således, liksom sker i dag, i sina befordringsvillkor ta in bestämmelser om att ersättning utgår med ett högre belopp per kilo. Vidare finns det enligt uttrycklig regel i 33 § möjlighet för avsändaren att, mot erläggande av den tilläggsavgift som fraktföraren eventuellt kräver, i fraktsedeln ange ett högre värde på godset, vilket då skall tillämpas i stället för vad som följer av andra stycket. Även avtal om lägre ansvarsgräns kan undantagsvis vara giltigt, nämligen om de i 5 § angivna förutsättningarna är för handen.

Att i vissa fall varje begränsning av ersättningsskyldigheten bortfaller framgår av bestämmelserna i 38 §.

Enligt *tredje stycket* har varuhavaren, utöver ersättning för godsets värde, rätt till ersättning för frakt och andra utlägg i samband med befordringen. Denna rätt är inte underkastad någon begränsning. De nedlagda kostnaderna ersätts fullt ut om godset gått förlorat. Vid minskning av godset utgår ersättning för nedlagda kostnader till en mot minskningen svarande del.

33 §

I denna paragraf föreskrivs att avsändaren har rätt att i fraktsedeln föra in en särskild uppgift om godsets värde för det fall detta är högre än vad som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna begränsningsbeloppet. Motsvarande bestämmelser finns i art. 24 CMR. Paragrafen motsvarar 32 § utredningsförslaget.

Det ersättningsbelopp som gäller enligt 32 § andra stycket är i de flesta fall tillräckligt för att täcka det objektiva värdet av det gods som gått förlorat. I fråga om åtskilliga slag av gods — pälsvaror, lädervaror, vissa textilvaror, optiska instrument m. m. — får emellertid den summamässiga ansvarsbegränsningen den verkan att varuhavaren inte får full kompensation ens för godsets objektiva värde. Sådana olägenheter kan varuhavaren naturligtvis undanröja genom att teckna varuförsäkring. I regel torde det också vara mera fördelaktigt för varuhavaren att på detta sätt försäkra sig om full ersättning vid total eller partiell förlust av godset. Emellertid kan det för företag eller enskilda personer som mera sällan har anledning att transportera gods finnas ett behov att via fraktföraren få full täckning för godsets värde, när begränsningsbeloppet undantagsvis inte motsvarar detta värde. En sådan möjlighet erbjuds genom förevarande paragraf.

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

Som framgår av det anförda kan bestämmelserna i denna paragraf tillämpas bara vid befordran med fraktsedel. Vill avsändaren vid befordran utan fraktsedel träffa avtal om högre begränsningsbelopp måste detta ske med stöd av reglerna i 5 §. Sådant avtal kan träffas även om fraktsedel används vid befordringen. En höjning av begränsningsbeloppet kan således vid tillämpning av 5 § ske t. ex. genom utfästelse i standardavtal eller genom särskild överenskommelse i det enskilda fallet.

Den omständigheten att avsändaren i fraktsedeln uppgivit särskilt värde på godset och erlagt begärd avgift innebär inte i och för sig något bevis för att godset har det uppgivna värdet. Värderingen av godset och beräkningen av ersättningen skall liksom i andra fall ske enligt reglerna i 32 § första stycket. Bestämmelsen innebär alltså bara att det "tak" för ersättningen som i vanliga fall gäller enligt 32 § andra stycket ersatts av det enligt denna paragraf angivna beloppet. Härav följer vidare att förutsättningarna för fraktförarens ersättningsskyldighet inte ändras genom att ansvarsgränsen höjs. Beror skadan på omständighet för vilken fraktföraren inte ansvarar är varuhavaren inte bättre ställd vid deklaration av högre värde än han annars skulle ha varit. Det bör i detta sammanhang också framhållas att varuhavaren inte genom att ange höjt värde på godset kan skaffa sig täckning för ekonomisk skada i form av utebliven handelsvinst, driftstopp eller liknande. Möjlighet härtill finns emellertid enligt 5 och 36 §§.

34 §

Denna paragraf innehåller regler om beräkning av ersättningens storlek för det fall godset skadats. Bestämmelsen motsvaras i CMR av art. 25. Paragrafen motsvarar 33 § utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* är fraktföraren skyldig att ersätta den värdeminskning som föranletts av skadan. Hur värdeminskningen skall bestämmas är inte direkt utsagt i annan mån än genom hänvisning till 32 § första och tredje styckena. Av denna hänvisning följer till en början att utgångspunkten för beräkningen av värdeminskningen skall vara godsets objektiva värde på den plats där det togs emot till befordran och vid den tid då detta skedde. Det är vidare klart att man måste bestämma det värde godset har i skadat tillstånd. Detta värde kan man få reda på t. ex. genom att sälja godset eller genom att låta sakkunniga värdera det. Det sålunda erhållna värdet av det skadade godset kan emellertid inte utan vidare jämföras med det nyssnämnda utgångsvärdet, eftersom det regelmässigt hänför sig till en annan plats och en senare tidpunkt än detta värde. Ett teoretiskt riktigare mått på värdeminskningen får man genom att i stället jämföra godsets värde i skadat skick med det värde godset skulle ha haft, om det kommit fram oskadat. Härigenom får man ett mått på värdeminskningen som kan uttryckas i exempelvis procent. Appliceras detta procenttal på godsets värde på platsen och vid tiden för godsets mottagande till befordran, vilket värde då bör ökas med frakt och andra kostnader som skall ersättas enligt 32 § tredje stycket, erhåller man det avsedda måttet på värdeminskningen.

Den ersättning som skall utgå när godset skadats skall i princip motsvara hela värdeminskningen. I fråga om mycket värdefullt gods kan det emellertid inträffa att värdeminskningen är större än som motsvarar det i 32 § angivna maximibeloppet 50 kr. per kilo av godsets bruttovikt.

Det kan dock inte vara rimligt att högre ersättning skall utgå om godset skadats än om det helt och hållet gått förlorat och ersättningen således skulle ha bestämts enligt reglerna i 32 § eller, om högre värde på godset har angivits, enligt 33 §. I *andra stycket* av förevarande paragraf anges därför, att ersättningen skall vara begränsad till vad som skulle ha utgått om det skadade godset i stället gått förlorat. Reglerna härom hänför sig till två skilda fall. Det ena fallet är att värdeminskningen drabbar sändningen i dess helhet. När så sker utgör maximiersättningen det belopp som skulle ha utgått om hela sändningen gått förlorad. Det andra fallet är att skadan träffat endast en del av sändningen och detta icke påverkar värdet av sändningens övriga delar. I sådant fall räknar man endast med vad som skulle ha utgått vid totalförlust av den skadade delen av sändningen. Huruvida det ena eller det andra fallet föreligger är inte alltid lätt att avgöra. Även om endast en del av sändningen direkt utsatts för fysisk skada, kan nämligen detta föranleda att värdet nedgår också för sändningens fysiskt oskadade delar. I den mån en sändnings olika delar sålunda tillsammans bildar en ekonomisk enhet, bör ersättning kunna utgå inom den vidare ram som gäller vid förlust av hela sändningen.

På samma sätt som gäller beträffande ersättning för förlust och minskning av gods kan i vissa fall vid skada på godset varje begränsning av ersättningsskyldigheten bortfalla (jfr 38 §).

35 §

Enligt denna paragraf är fraktförarens ansvarighet för skada som uppkommit till följd av dröjsmål begränsad till fraktens belopp. Motsvarande bestämmelse finns i art. 23 femte stycket CMR. Paragrafen motsvarar 34 § utredningsförslaget.

Bestämmelsen i denna paragraf tar sikte endast på dröjsmål med godsets utlämnande. Frågan om dröjsmål föreligger skall bedömas enligt 27 § andra stycket. Om fraktföraren i annat avseende underlåter att i rätt tid fullgöra sina förpliktelser, t. ex. genom att inte i avtalad tid hålla fordon tillgängligt för lastning, blir följderna härav att bedöma efter allmänna regler.

Vid anspråk på ersättning för skada i anledning av dröjsmål kan fraktföraren invända att han är fri från ansvarighet enligt reglerna i 28 §. Han kan däremot inte till befrielse från ansvar för dröjsmål åberopa bestämmelserna i 29 §. Dessa gäller nämligen bara vid sakskada. Även om det i och för sig är klart att fraktföraren är ansvarig för dröjsmålet, är emellertid detta inte tillräckligt för att konstituera ersättningsskyldighet. Ersättning kan utgå endast i den mån det visas att dröjsmålet medfört skada.

Med "skada" avses i denna paragraf inte detsamma som exempelvis i 34 §. I sistnämnda paragraf är det fråga om fysisk skada på godset. Sådan skada kan självfallet orsakas genom dröjsmål med genomförandet av transporten, t. ex. då livsmedel till följd av för lång befordringstid blir skämda. När dröjsmålet sålunda gett upphov till fysisk skada, torde

varuhavaren som regel vara mera beljängt av att åberopa 34 §.

Som exempel på dröjsmålsskada kan nämnas att mottagaren i sin tur blivit skyldig att lämna ersättning för dröjsmål därför att han inte i tid kunnat uppfylla ett av honom träffat avtal om försäljning av godset. Vidare kan nämnas skada på grund av driftstopp och prisfall. Har det för sent framkomna godset också varit utsatt för minskning eller skada, bör det inte föreligga något hinder mot att 32 eller 34 § tillämpas samtidigt med 35 §. Däremot bör det vara uteslutet att tillämpa 35 § när godset helt och hållet gått förlorat. Härav följer att den sammanlagda ersättningen, då 35 § tillämpas samtidigt med 32 eller 34 §, inte får överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Liksom gäller i fråga om sakskada kan parterna avtala om att ersättning skall utgå med högre belopp än fraktbeloppet. Vid inrikes befordran kan sålunda för varuhavaren förmånligare beräkningsgrunder avtalas med stöd av 5 §. En annan form för överenskommelse om högre begränsningsbelopp är att särskilt leveransintresse anges i enlighet med bestämmelserna i 36 §. Att i visst fall varje begränsning av ersättnings-skyldigheten bortfaller framgår av 38 §.

Maximiersättningen motsvarar, som nämnts, beloppet av den frakt som befordringen betingar. Det är således endast fråga om den egentliga frakten men inte om sådana övriga utlägg som kunnat krävas ersatta, om godset helt eller delvis gått förlorat och 32 § tredje stycket varit tillämpligt. Å andra sidan bör observeras att det alltid rör sig om det fulla fraktbeloppet för den ifrågavarande sändningen. Även om dröjsmål föreligger endast beträffande en del av sändningen, medan återstoden antingen kommit fram i rätt tid eller gått förlorad, skall således begränsningsbeloppet motsvara frakten för hela sändningen.

36 §

Denna paragraf innehåller regler om avsändarens rätt att uppge särskilt leveransintresse. Motsvarande bestämmelse finns i CMR art. 26. Paragrafen motsvarar 35 § utredningsförslaget.

Som framgått av 32 och 34 §§ omfattar fraktförarens ersättnings-skyldighet i fall av sakskada, förutom frakt och liknande utlägg, endast det objektiva värde som godset hade på den plats där det mottogs till befordran och vid den tidpunkt då detta skedde. Ersättning utgår således inte för exempelvis utebliven handelsvinst, produktionsbortfall eller andra följdskador. Någon ändring härvidlag kan varuhavaren inte uppnå genom att deklarerar godsets värde i enlighet med 33 §. En sådan deklaration medför endast att den översta gränsen för ersättningens storlek förskjuts uppåt, men innebär inte att ersättning kan utgå även för andra former av skada än bortfall i fråga om godsets objektiva värde. Följdskada kan däremot bli ersatt, om den uppkommit på grund av dröjsmål, men enligt 35 § endast i mycket begränsad omfattning. Varuhavaren kan således i åtskilliga fall komma i den situationen att den ersättning han kan erhålla med stöd av reglerna i 32–35 §§ långt ifrån

räcker till för att kompensera honom för den skada som han har lidit.

Enligt denna paragraf är emellertid avsändaren berättigad att genom anteckning i fraktsedel och mot att han erlägger överenskommen tilläggsavgift uppge ett belopp som motsvarar det särskilda intresset av riktigt utlämnande i händelse godset går förlorat, minskas, skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrids. Har avsändaren uppgivit sådant särskilt leveransintresse kan han, vid sidan av den ersättning som utgår för sakskada och dröjsmål, fordra ersättning för den ytterligare skada som har uppkommit.

Bestämmelsen innebär att frågan huruvida i det enskilda fallet belopp motsvarande särskilt leveransintresse skall anges eller ej är en sak som det uteslutande tillkommer avsändaren att avgöra. Fraktföraren har i och för sig inte någon rätt att motsätta sig att reglerna om särskilt leveransintresse kommer till användning. Däremot är han berättigad att kräva vederlag för det ökade risktagande som för hans del är förknippat med dessa regler. I praktiken kan därför deklaration av särskilt leveransintresse inte komma till stånd mot fraktförarens vilja.

Förutsättningarna för fraktförarens ersättningsskyldighet ändras inte genom att leveransintresse anges. Beror sakskadan eller dröjsmålet på omständighet för vilken fraktföraren inte svarar är varuhavaren således inte bättre ställd vid deklaration av särskilt leveransintresse än han annars skulle ha varit.

Att belopp motsvarande särskilt leveransintresse angivits innebär inte i och för sig något bevis för att ett sådant intresse är för handen. Ersättning kan således utdömas endast i den mån det visas att skada verkligen uppkommit.

Visas det att varuhavaren — förutom skada som skall ersättas enligt 32–35 §§ — lidit ytterligare skada, skall denna skada ersättas intill fulla beloppet av det angivna leveransintresset även om endast en del av sändningen blivit utsatt för sakskada eller försening. Å andra sidan kan inte den omständigheten att det på samma gång föreligger såväl sakskada som dröjsmålsskada föranleda att ersättning skall utgå utöver den gräns som det angivna beloppet representerar.

För att bestämmelsen skall vara tillämplig krävs att det belopp som motsvarar det särskilda leveransintresset har angivits i fraktsedeln. Parterna kan emellertid uppnå samma resultat genom att avtala om högre ersättning enligt 5 §.

37 §

Denna paragraf innehåller vissa bestämmelser för det fall att utomobligatoriskt ersättningsanspråk framställs mot fraktföraren eller någon för vilken han svarar enligt 6 §. Motsvarande bestämmelse finns i art. 28 CMR. Paragrafen motsvarar 38 § utredningsförslaget.

Om varuhavaren kan styrka att fraktföraren har vållat sakskada eller dröjsmål kan han i och för sig åberopa allmänna skadeståndsrättsliga regler till stöd för sin talan och göra gällande att ersättning skall utgå med

obegränsat belopp. Enligt svensk rätt torde visserligen i sådant fall gälla att ersättningsfrågan skall bedömas enligt de regler som gäller för fraktavtalet. Med hänsyn till att denna princip inte tillämpas i alla länder har emellertid i transporträttsliga konventioner brukat tas in bestämmelser som uttryckligen slår fast att detta skall gälla. En regel av denna innebörd finns också i CMR (art. 28). För att undvika tveksamhet på denna punkt bör en motsvarande bestämmelse tas in i denna lag.

Har någon av fraktförarens anställda eller annan medhjälpare vållat skadan kan den skadelidande vända sig mot denne med sitt ersättningskrav under åberopande av allmänna skadeståndsregler, vilket också kan medföra att obegränsad ersättning utgår. Denna möjlighet har ibland missbrukats och även på denna punkt brukar transporträttsliga konventioner såsom är fallet med CMR innehålla bestämmelser om att medhjälparen inte kan göras ansvarig i vidare mån än fraktföraren. Även om en motsvarande bestämmelse är av mindre betydelse i denna lag, eftersom arbetstagare enligt 4 kap. 1 § skadeståndslagen kan åläggas skadeståndsskyldighet bara om synnerliga skäl föreligger, förefaller det dock lämpligt att den tas med framför allt av hänsyn till självständiga medhjälpare.

Enligt denna paragraf gäller därför att de bestämmelser i lagen som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som föreskriver att ersättning skall bestämmas på visst sätt eller till visst belopp skall tillämpas även om talan förs mot fraktföraren eller hans medhjälpare på utomobligatorisk grund. För att anställda eller andra medhjälpare skall kunna åberopa bestämmelsen förutsätts dock att de har vållat skadan i tjänsten eller inom ramen för det uppdrag som fraktföraren har lämnat dem (jfr 6 §).

I paragrafen regleras inte uttryckligen det fallet, att ersättningskrav riktas både mot fraktföraren och mot medhjälpare som vållat skadan. En sådan situation kan uppstå t. ex. om varuhavaren till följd av begränsningsreglerna fått endast en del av sin skada gottgjord genom ersättning från fraktföraren och därefter på utomobligatorisk grund kräver den vållande medhjälparen på ersättning för återstående skada. Det skulle kunna göras gällande att medhjälparen i detta fall är pliktig att betala ersättning intill den gräns vid vilken också hans maximala ersättningskyldighet är uppnådd. En sådan tolkning är emellertid inte avsedd. Ersättningsmaximum bör sålunda inte räknas på fraktföraren och medhjälparen var för sig utan i stället anses motsvara vad de skadeståndsskyldiga tillsammans högst har att betala. Detta överensstämmer med vad som gäller inom andra områden av transporträtten (jfr 9 kap. 25 § luftfartslagen och 122 § andra stycket sjölagen i dess lydelse enligt förslaget i prop. 1973:137) och får anses utgöra en allmänt godtagen transporträttslig princip.

Utredningen påpekar att fraktförarens ansvar för skada till följd av att handling, som överlämnats till honom, gått förlorad eller använts felaktigt är begränsat till vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat (jfr CMR art. 11 tredje stycket resp. 16 § tredje stycket departementsförslaget). Då förevarande paragraf i likhet med motsvarande bestämmelse i CMR enligt sin ordalydelse endast är tillämplig vid anspråk på ersättning

för sakskada och dröjsmål, kan det, framhåller utredningen, göras gällande att vid talan om ansvar för skada till följd av förlust eller oriktig användning av handling som överlämnats till fraktföraren hela skadan skall ersättas, om talan grundats på utomobligatoriska skadeståndsregler. Utredningen uttrycker dock som sin uppfattning att det kan betvivlas att det varit CMR-författarnas avsikt att skapa en sådan ordning. Då frågan är av ringa praktisk betydelse har utredningen avstått från att ta ställning till problemet.

Även jag anser att frågan är av ringa betydelse. Då utredningen emellertid funnit anledning att beröra problemet, vill jag framhålla att det enligt min uppfattning synes rimligast att tolka föreskriften i CMR art. 11 tredje stycket att ersättning inte får "överstiga vad som skolat utgå, om godset gått förlorat" så att den inbegriper även de särskilda bestämmelser som anknyter till begränsningsreglernas tillämpning. Motsvarande bör självfallet gälla även vid inrikes befordran. Jag anser följaktligen att 37 § skall vinna tillämpning även om ansvar som avses i 16 § tredje stycket grundats på utomobligatoriska skadeståndsregler i stället för direkt på nämnda stadgande.

38 §

Denna paragraf innehåller regler om ansvar för skada som vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. Motsvarande bestämmelser finns i art. 29 CMR. Paragrafen motsvarar 39 § utredningsförslaget.

De bestämmelser som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller reglerar bevisskyldigheten och som är gynnsammare för fraktföraren än de allmänna reglerna för skadeståndsberäkning får fraktföraren åberopa även om skadan orsakats genom en klandervärd handling eller underlåtenhet av honom eller hans medhjälpare. Likaså är medhjälparna personligen skyddade mot att behöva stå ekonomiskt ansvar utöver en viss gräns, när de orsakat skada genom ett klandervärd förfarande. Denna ordning får ses mot bakgrunden av att fraktförarens ansvarighet utsträckts att omfatta också fall i vilka skadeståndsskyldighet enligt allmänna regler inte skulle ha kommit i fråga. Emellertid kan en regel om ansvars lindring vid skador orsakade genom klandervärd handling eller underlåtenhet, om den tillämpas fullt ut, komma i strid med allmänt rådande rättsuppfattningar. Regeln har därför i den transporträttsliga lagstiftningen försetts med vissa undantag.

I *första stycket* föreskrivs att fraktförare, som vållat skada uppsåtligen eller av grov vårdslöshet, inte får åberopa de regler som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten.

Av *andra stycket första punkten* framgår att möjligheten till ansvars lindring för fraktföraren bortfaller också när skadan har vållats uppsåtligen eller av grov vårdslöshet av sådan medhjälpare för vilken fraktföraren svarar enligt 6 §. Vidare gäller enligt *andra punkten* att, när talan förs mot medhjälparen, också de möjligheter till ansvars lindring i det

personliga ansvaret som 37 § innebär bortfaller när medhjälparen vållat skadan uppsåtligt eller av grov vårdslöshet.

Som redan nämnts under föregående paragraf innebär bestämmelsen i 4 kap. 1 § skadeståndslagen att arbetstagare endast i undantagsfall kan göras ansvarig för skada som han vållat genom fel eller försummelse i tjänsten. Bestämmelsen i denna paragraf blir därför främst av betydelse när talan förs mot självständiga medhjälpare.

Paragrafen är tillämplig på de bestämmelser "i denna lag" som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisbördan. Härigenom skiljer sig departementsförslaget från utredningsförslaget och CMR, vars motsvarande bestämmelser (39 § första stycket resp. art. 29 första stycket) hänvisar till "detta kapitel" (4 kap.). Skillnaden föranleds av att departementsförslaget inte innehåller någon kapitelindelning men innebär ingen ändring i sak.

Jämkning av skadestånd

39 §

Denna paragraf innehåller regler om jämkning av skadestånd. Någon motsvarande bestämmelse finns inte i CMR. Beträffande de överväganden som ligger till grund för bestämmelsen hänvisas till den allmänna motiveringen (avsnitt 6.11). Paragrafen motsvarar 50 § utredningsförslaget.

Första stycket reglerar frågan om jämkning av skadestånd som åligger avsändare eller fraktförare. Såvitt gäller fraktförare är bestämmelsen tillämplig bara om befordran är av tillfällig art. Jämkning kan ske om skadeståndsskyldigheten skulle vara oskäligt betungande med hänsyn till parternas ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Till befordran av tillfällig art är att hänföra alla slags befordringar som utförs av personer vilka bara någon enstaka gång uppträder som fraktförare. Det kan t. ex. röra sig om en rörelseidkare i byggnadsbranschen som närmast som en väntjänst men dock mot vederlag åtagit sig att utföra en transport åt en bekant med sin i rörelsen använda lastbil. I fråga om sådana fraktavtal bör visserligen för fraktföraren förmånliga avvikelser från lagens tvingande ansvarsregler kunna överenskommas med stöd av bestämmelsen i 5 §. Den omständigheten att så inte har skett skall emellertid inte utesluta möjligheten till jämkning. Parterna har ofta nog inte beaktat möjligheten att avtala om avvikelser från lagen, och det blir därför nödvändigt att i efterhand korrigera eventuella obilliga resultat av lagens ansvarsregler.

Uttrycket "befordran av tillfällig art" avser även sådana av reguljära fraktförare utförda befordringar som till frekvens och karaktär klart avviker från de befordringar som fraktföraren vanligen utför. Även här torde bestämmelsen i 5 § kunna tjäna till viss vägledning när det gäller att avgöra om befordringen har sådan karaktär att jämkning bör komma i fråga.

Utredningen har uttalat att som en ytterligare förutsättning för att en befordran skall anses vara av tillfällig art bör krävas att andra bevekelsegrunder än de rent affärsmässiga varit bestämmande för fraktförarens åtagande. Även om jag i sak delar utredningens uppfattning att jämkning av fraktförareansvaret i princip bör komma i fråga bara om den nämnda förutsättningen är uppfylld, är det enligt min mening naturligare att anse detta utgöra ett moment i bedömningen av om skadeståndet är oskäligt betungande. Jag vill i detta sammanhang betona att det förhållandet att fullt vederlag utgått i och för sig inte bör utesluta att jämkning sker, om övriga förutsättningar är uppfyllda.

Tillämpning av jämningsregeln bör inte komma i fråga annat än i fall då den ansvarige saknar försäkring som täcker hans ansvar och det med hänsyn till omständigheterna inte heller kan läggas honom till last att han saknar sådan försäkring.

Som jag redan framhållit i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.11) bör vid avgörande om jämkning skall ske hänsyn tas till att den skadelidande kan ha försäkring som täcker skadan. En långt gående jämkning bör sålunda alltid kunna ske i dessa fall, såvida den ansvariges ekonomi skulle allvarligt belastas om full ersättning utdömdes.

I *andra stycket* har tagits upp bestämmelsen att vad som gäller om jämkning av skadestånd som åligger avsändaren eller fraktföraren skall tillämpas även med avseende på dennes medhjälpare. Såsom jag tidigare framhållit blir denna regel i praktiken tillämplig endast på sådana självständiga medhjälpare som inte omfattas av begreppet arbetstagare i 4 kap. 1 § skadeståndslagen.

Reklamation, preskription och laga domstol

40 §

Denna paragraf innehåller bestämmelser om reklamation. Regler om reklamation finns i CMR art. 30. Såsom anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.10) har emellertid dessa inte ansetts lämpade att läggas till grund för regleringen av frågan i vägtransportlagen. Paragrafen motsvarar 40 § första stycket utredningsförslaget.

I enlighet med de överväganden som tidigare redovisats föreskrivs i *första punkten* av denna paragraf att anmärkning om att gods har kommit fram i minskat eller skadat skick eller utlämnats för sent skall ske utan oskäligt uppehåll. Vid bedömandet av om reklamation har skett utan oskäligt uppehåll kan de i CMR angivna tidsfristerna tjäna till ledning, åtminstone när det gäller förhållandet mellan affärsmän. Om varuhavaren är företagare som mera regelbundet anlitar transporttjänster torde han således få finna sig i att t. ex. reklamation för skadat gods skall göras senast i samband med att godset utlämnas, om skadan var uppenbar, och senast inom sju dagar om skadan var dold. Däremot bör vid inrikes transporter inte gälla något krav på att reklamation i fråga om dolda fel eller brister skall göras i skriftlig form. Kan varuhavaren på

annat sätt styrka att reklamation har skett inom angiven tid bör detta godtas. När det gäller varuhavare som endast sällan har anledning att låta transportera gods kan inte de i CMR angivna fristerna utan vidare tillämpas analogt. I sådana fall torde frågan i stället få bedömas med ledning av den innebörd som tillagts 52 § köplagen, vilken föreskriver att reklamation för fel eller brist i köpt gods vid civilt köp skall ske utan oskäligt uppehåll.

Ingenting hindrar givetvis ett transportföretag från att i sina befordringsvillkor ta in särskilda reklimationsregler. Eftersom lagens bestämmelser inte genom avtal får sättas ur spel till nackdel för avsändare eller mottagare (jfr 5 §) saknar sådana regler emellertid rättsverkan i den mån de innebär att reklamation skall ske inom tid som bedöms oskäligt kort.

Enligt *andra punkten* är rättsverkan av att reklamation inte har skett i tid att varuhavaren förlorar sin rätt att föra talan med anledning av minskningen, skadan eller dröjsmålet. Bestämmelsen skiljer sig även på denna punkt från CMR, vars reklimationsregler endast innebär en presumtion för att godset avlämnats i fullständigt och gott skick och i rätt tid. En sådan rättsverkan av underlåten reklamation är främmande för svensk rätt (jfr t. ex. 52 § köplagen). Den omständigheten att rättsverkan vid underlåten reklamation är strängare än i CMR bör emellertid kunna tillmätas viss betydelse vid bedömningen av om anmärkning har skett utan oskäligt uppehåll.

Andra punkten är inte tillämplig om fraktföraren eller hans medhjälpare har vållat minskningen, skadan eller dröjsmålet uppsåtligen eller av grov vårdslöshet. I sådant fall medför således underlåten reklamation inte någon rättsverkan.

41 §

Denna paragraf innehåller regler om preskription. Frågan om preskription regleras i CMR art. 32. Som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.10) har det bedömts lämpligt att låta preskriptionstiden vara densamma vid inrikes och internationell befordran. Däremot har vissa för vårt rättssystem främmande regler om suspension av preskriptionstiden inte tagits med i lagen. Paragrafen motsvarar 43 § första, andra och fjärde styckena utredningsförslaget.

Enligt *första stycket* krävs för preskriptionsavbrott att talan anhängiggörs inom ett år eller, om talan grundas på uppsåtligt eller grovt vårdslöst handlande, inom tre år. I anledning av ett påpekande från Sveriges advokatsamfund vill jag framhålla att denna bestämmelse inte utesluter att parterna, sedan en tvist har uppkommit och medan förhandlingar om hur denna skall lösas pågår, kommer överens om att förlänga preskriptionstiden. Vidare måste gäldenärens erkännande av fordringen i princip anses ha den verkan att preskriptionstid inte vidare skall räknas enligt reglerna i denna paragraf. Erkännandet får nämligen anses ge upphov till en ny fordran.

Preskriptionsreglerna i denna paragraf är tillämpliga på alla anspråk

som grundas på fraktavtalet. Den omständigheten att en viss fråga inte regleras i lagen innebär sålunda inte att andra preskriptionsregler blir tillämpliga.

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

I *tredje stycket* har tagits upp en bestämmelse att, om talan inte väckts före den angivna preskriptionstidens utgång, fordringen inte får göras gällande på annat sätt, t. ex. genom genkärsmål eller kvittning.

42 §

Denna paragraf innehåller forumbestämmelser. Paragrafen motsvarar 41 § första stycket utredningsförslaget.

Talan rörande inrikes befordran får enligt denna paragraf väckas, förutom vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalken, vid domstolen i den ort där godset togs emot till befordran eller vid domstolen i bestämmelseorten. Att talan får väckas vid domstolen på avsändningsorten eller bestämmelseorten överensstämmer med vad som gäller vid internationell befordran (art. 31 första stycket CMR).

Om vägfordon med pålastat gods fraktas med annat transportmedel, kan det som framgår av 4 § komma i fråga att beträffande vägfraktförarens ansvarighet tillämpa de regler som gäller för det andra transportmedlet. Detta förhållande utesluter dock inte tillämpning av forumreglerna i förevarande paragraf. Detta får särskild betydelse för det fall att det andra transportmedlet varit ett fartyg. Enligt sjölagen gäller nämligen att behörighet att upptaga sjörättstvister är begränsad till ett fåtal domstolar. Oberoende av sjölagens forumregler skall alltså tvist i anledning av ett avtal om godsbefordran på väg väckas vid domstol som anges i förevarande paragraf. Motsvarande princip gäller vid internationell befordran (jfr prop. 1970:185 s. 27).

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

CMR innehåller särskilda bestämmelser för s. k. genomgångstransporter (art. 34–40). Enligt dessa bestämmelser kan vid befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra varje fraktförare inträda som part i fraktavtalet. De fraktförare som gjort detta bildar ett kollektiv och ansvarar solidariskt gentemot varuhavaren för hela befordringen. I enlighet med vad som anförts i den allmänna motiveringen (avsnitt 6.12) har regler härom ansetts lämpliga också för inrikestransporternas del.

43 §

I denna paragraf anges förutsättningarna för fraktförarnas kollektiva ansvarighet vid genomgångstransporter. Bestämmelsen motsvaras i CMR av art. 34. Paragrafen motsvarar 45 § utredningsförslaget.

Om en befordran på grund av ett och samma fraktavtal utförs av flera fraktförare, t. ex. så att en av dem utför transporten från orten A till orten B och den andre där tar över godset och transporterar det vidare till bestämelseorten C, är enligt *första punkten* båda fraktförarna ansvariga för transporten i dess helhet. En förutsättning är dock att fraktsedel har utfärdats och att den har utfärdats i flera exemplar, varav ett åtföljer godset. Enligt utredningens förslag borde det av praktiska skäl krävas att fraktsedeln upprättats i tre originalexemplar avsedda det första att överlämnas till avsändaren, det andra att åtfölja godset och det tredje att behållas av fraktföraren. Jag anser det dock för min del tillräckligt att föreskriva att fraktsedeln skall upprättas i flera exemplar varav ett skall åtfölja godset.

Som nämnts gäller som förutsättning för att lagens regler om genomgångstransporter skall vara tillämpliga att befordringen sker på grund av ett och samma fraktavtal. Om avsändaren ordnat transporten så, att han slutit separata avtal med var och en av ett antal efter varandra följande fraktförare kommer således förevarande regler inte till användning. Har avsändaren sålunda i det förut nämnda exemplet slutit avtal med den förste fraktföraren om transport av godset från A till B och med den andre fraktföraren om transport från B till C är var och en av fraktförarna ansvarig bara för den del av transporten som han utfört.

Värdet av de särskilda reglerna om genomgångsbefordran är, sett från varuhavarens synpunkt, att denne inte behöver bekymra sig om vilken av de deltagande fraktförarna som egentligen bär ansvaret för skada som åsamkats honom. Gentemot varuhavaren bildar nämligen fraktförarna ett kollektiv i vilket samtliga svarar solidariskt för hela befordringen. Och även om det är uppenbart att godset i det nyss berörda fallet skadats under transporten från A till B kan ersättningsanspråk riktas mot den andre fraktföraren. För en mottagare kan det ibland vara mera praktiskt att vända sig mot den som utfört den sista delen av transporten, t. ex. därför att denne i motsats till den förste fraktföraren har ett kontor på bestämelseorten. Har godset gått förlorat under den första transportsträckan kan krav dock inte riktas mot den andre fraktföraren. Denne har nämligen då inte inträtt i fraktavtalet genom att ta emot godset och fraktsedeln. Detta följer av bestämmelsen i *andra punkten*. Den fraktförare som sluter fraktavtalet med avsändaren, blir givetvis bunden gentemot denne genom avtalet. För de övriga fraktförarna uppkommer bundenheten enligt *andra punkten* genom att de tar emot godset och fraktsedeln från föregående fraktförare.

Det är vanligt att den fraktförare som slutit fraktavtalet uppdrar åt en annan fraktförare att helt eller delvis utföra transporten. Därvid är det ofta meningen att den sistnämnde fraktföraren inte skall ha kontrakts-

ansvar i förhållande till varuhavaren. Denne har att beträffande hela befordringen hålla sig till den avtalsslutande fraktföraren. Varuhavarens rätt härvidlag säkerställs genom bestämmelserna i 6 §. Reglerna om genomgångstransport utgör i princip inte heller något hinder för ett sådant arrangemang vid genomgångstransporten. Om meningen är att en fraktförare, som faktiskt utför en delbefordran, endast skall inta ställningen av medhjälpare till den avtalsslutande fraktföraren och inte vara en med denne solidariskt ansvarande självständig fraktförare, måste det emellertid ses till att den mellan avsändaren och den avtalsslutande fraktföraren upprättade fraktsedeln inte överlämnas till den fraktförare som utför den senare delen av transporten. Om fraktsedel har upprättats torde emellertid i regel ett exemplar av fraktsedeln följa med godset. I praktiken torde därför lagens regler om genomgångstransporter komma att bli tillämpliga på de flesta sådana transporter som sker med fraktsedel.

För att en efterföljande fraktförare skall bli ansvarig för befordringen i dess helhet fordras som förut nämnts, förutom att han övertagit den ursprungliga fraktsedeln, också att han har tagit emot godset. Det räcker emellertid med att han har tagit emot någon del av godset. Den mottagande fraktföraren blir — i den mån ingen ansvarsfrihetsgrund föreligger — ansvarig gentemot varuhavaren också för minskning eller skada som inträffat redan innan han mottog godset. En begränsning föreligger emellertid härvidlag såtillvida som ansvar inte kan utkrävas enligt strängare villkor än som framgår av fraktsedeln. Har överenskommelse rörande godsets värde eller särskilt leveransintresse träffats utan att detta har angetts i fraktsedeln, är överenskommelsen sålunda inte bindande för efterföljande fraktförare, trots att denne skall anses ha inträtt som part i fraktavtalet.

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

I enlighet med vad som gäller enligt CMR (art. 35) har utredningen föreslagit särskilda föreskrifter om tillvägagångssättet när godset vid genomgångsbefordran överlämnas från en fraktförare till en efterföljande, vilka skall gälla även vid inrikes transporter (46 § utredningsförslaget). Den mottagande fraktföraren skall enligt förslaget lämna kvitto på godset, anteckna sitt namn och sin adress på det exemplar av fraktsedeln som följer med godset samt i fraktsedeln anteckna de eventuella förbehåll han önskar göra. Utredningen har framhållit att detta förfarande är omständligt. I avsikt att möjliggöra enklare rutiner vid inrikes befordran har den norska kommittén för sin del föreslagit att förevarande bestämmelser vid inrikes befordran skall vara tillämpliga bara när någon av fraktförarna begär det. Den svenska utredningen har emellertid för sin

del, med hänvisning till varuhavarens intressen, inte ansett sig kunna förorda en sådan lösning.

Jag delar uppfattningen att CMRs föreskrifter om tillvägagångssättet när gods överlämnas till efterföljande fraktförare är omständligt. Jag kan inte heller finna att ett sådant tillvägagångssätt medför några fördelar av praktisk betydelse för varuhavaren. För denne torde det vid inrikes befordran inte vara förenat med större svårigheter att ta reda på den efterföljande fraktförarens namn och adress. Utredningen har pekat på att det för varuhavaren är av betydelse om anteckning om förbehåll görs på fraktsedeln. Han kan därigenom få veta under vilken transportsträcka som godset minskats eller skadats, vilket är av betydelse med hänsyn till reglerna om talerätt. Enligt dessa regler (44 § departementsförslaget) kan varuhavaren väcka talan mot den förste och den siste fraktföraren samt dessutom mot den fraktförare som utförde transporten när minskningen eller skadan inträffade. Den av utredningen anförda synpunkten synes mig för inrikestransporternas del knappast ha något praktiskt intresse. En uppdelning av en inrikestransport på tre fraktförare förekommer mycket sällan. Varuhavarens intresse i sådant fall torde vara tillräckligt tillgodosett genom att han kan vända sig med sitt krav mot den förste eller siste fraktföraren vilka bägge var för sig är ansvariga för hela transporten. Vid de nordiska departementsöverläggningarna har man mot bakgrund härav enats om att det bör överlämnas åt parterna att själva reglera tillvägagångssättet för godsets överlämnande. Jag ansluter mig till detta förslag och någon mot 46 § utredningsförslaget svarande bestämmelse har därför inte tagits med i lagen. Om någon av fraktförarna begär det, kan givetvis de för internationell befordran gällande reglerna tillämpas, men någon särskild föreskrift härom behövs inte.

En annan sak är att en efterföljande fraktförare kan ha ett intresse av att på fraktsedeln anteckna de förbehåll som han anser sig böra göra för att skydda sig mot att han vid uppgörelsen mellan fraktförarna inbördes får svara för en minskning eller skada som förelåg redan när han tog emot godset. I likhet med vad som gäller enligt CMR (art. 35 andra stycket) får nämligen frånvaron av förbehåll beträffande förhållandet mellan fraktförarna den bevisverkan som anges i 13 §, dvs. att fraktsedelns uppgifter om antalet kollin och deras märken och nummer skall hållas för riktiga om de inte motbevisas samt att godset och förpackningen skall anses ha varit i gott skick om annat inte visas. Det har inte ansetts nödvändigt att ta upp en uttrycklig bestämmelse härom i lagtexten. Det bör understrykas att förbehåll från den efterföljande fraktförarens sida inte inverkar på hans ansvarighet gentemot varuhavaren.

44 §

I denna paragraf föreskrivs mot vem varuhavaren vid genomgångsbefordran kan framställa anspråk på ersättning för sakskada och dröjsmål. Paragrafen motsvarar 47 § utredningsförslaget.

I enlighet med CMR (art. 36) får talan föras bara mot den förste eller

den siste fraktföraren eller mot den fraktförare som utförde den del av befordringen under vilken den händelse inträffade som orsakade sakskadan eller dröjsmålet. Om en av fraktförarna har väckt talan mot varuhavaren på grund av fraktavtalet får dock anspråk med anledning av sakskada eller dröjsmål alltid göras gällande mot honom genom genkåromål eller yrkande om kvittning. Vidare kan talan föras mot flera fraktförare samtidigt.

Sveriges speditörförbund har under remissbehandlingen som sin mening uttalat att talan endast bör få föras mot den förste fraktföraren och motiverat detta med att kostnadskrävande regresskrav därmed kan undvikas. Förbundet uttalar också att man i Sverige i praktiken torde föredra att lösa den inbördes ansvarsfördelningen mellan fraktförarna genom avtal. För egen del anser jag emellertid att det för varuhavaren är en stor fördel om han kan vända sig med sitt ersättningskrav mot den fraktförare som har utfört den sista delen av transporten. Jag är bl. a. av detta skäl inte beredd att godta förslaget.

Det kan synas vara något oklart vilka fraktförare som avses med beteckningarna den förste resp. den siste fraktföraren. I förarbetena till CMR-lagen anges att med uttrycket "den förste fraktföraren" bör förstås den fraktförare som slutit fraktavtalet (prop. 1968:132 s. 57). Uttrycket bör ges motsvarande innebörd vid inrikes befordran. Det bör tilläggas att, om det är en annan fraktförare än den avtalsslutande fraktföraren som faktiskt tagit emot godset och fraktsedeln från avsändaren och utfört det första ledet i befordringen, den avtalsslutande fraktföraren inte därigenom förlorar sin ställning av "den förste fraktföraren". Uttrycket "den siste fraktföraren" betyder den siste fraktförare som fått gods och fraktsedel i sin besittning.

45 §

Denna paragraf innehåller regler om ansvarets fördelning mellan fraktförare som deltagit i genomgångsbefordran. Motsvarande bestämmelser finns i CMR art. 37, 38 och 40. Paragrafen motsvarar 48 § utredningsförslaget.

Fraktförare som har betalat ersättning enligt lagen kan återkräva denna ersättning jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare. Härvid gäller följande regler. Fraktförare som har orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen. Har flera fraktförare orsakat skadan, skall var och en av dem stå för ersättningen i förhållande till sin del av ansvaret eller, om de inbördes andelarna av ansvaret inte kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten. Kan det inte utredas, på vilken fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningsskyldigheten mellan alla fraktförarna i förhållande till vars och ens andel av frakten. Vidare gäller att, om någon av fraktförarna är på obestånd, den andel som faller på sådan fraktförare skall fördelas mellan de övriga fraktförarna i förhållande till deras andelar av frakten.

Utredningen framhåller att CMRs ordalydelse ger utrymme för åtskillig

tvekan om hur regressfrågan skall bedömas när skadan har uppkommit genom casuell händelse som inte utgör force majeure. Utredningen har tidigare (SOU 1966:36 s. 94) antagit att den fraktförare under vilkens befordringssträcka den skadebringande händelsen inträffat ensam skall stå för ersättningen på samma sätt som han skulle ha gjort om det inte gällt en genomgångsbefordran. Det kan enligt utredningens mening emellertid också hävdas att ersättningsskyldigheten i detta fall skall fördelas på samtliga fraktförare i förhållande till deras andelar av frakten. Vilken ståndpunkt som är den riktiga överlämnar utredningen till rättstillämpningen att avgöra.

Jag kan inte dela utredningens uppfattning i denna fråga. Jag anser sålunda att det inte bör råda någon tvekan om att den fraktförare som utförde den del av befordringen under vilken den skadebringande händelsen inträffade ensam skall stå för ersättningen (jfr prop. 1968:132 s. 57). Bestämmelsen i första stycket under a), att den fraktförare som orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen, bör sålunda vara tillämplig även i detta fall.

Fraktförarna kan sinsemellan avtala om avvikelse från reglerna om hur det inbördes ansvaret skall fördelas. En uttrycklig bestämmelse härom har upptagits i paragrafen. Bestämmelsen behövs i och för sig inte med hänsyn till den utformning som 5 § fått i departementsförslaget. Den kan dock tjäna till upplysning och har därför tagits med.

46 §

Denna paragraf innehåller i första stycket en regel om fraktförares möjlighet att, när annan fraktförare med stöd av 45 § framställer regresskrav, invända att betalning till varuhavaren erlagts utan laga grund. I andra stycket har tagits upp en föreskrift om tillämpligheten av preskriptionsbestämmelserna i 41 §. Bestämmelserna överensstämmer med art. 39 första och fjärde styckena CMR. Paragrafen motsvarar 49 § första och tredje styckena utredningsförslaget.

Som framgår av 45 § första stycket gäller att reglerna om ansvarets fördelning mellan fraktförarna endast avser ersättning som fraktförare erlagt "enligt denna lag". En fraktförare kan således mot en regressökande fraktförare invända att denne utgivit ersättning till varuhavaren utan laga grund. I denna paragraf föreslås en bestämmelse som reglerar denna fråga.

Bestämmelsen i *första stycket* innebär att fraktförare mot vilken framställs krav med stöd av 45 § i vissa fall inte kan göra gällande att den fraktförare som framställer kravet inte varit skyldig att betala det belopp han erlagt till varuhavaren. Bestämmelsen vinner tillämpning om ersättningen fastställts av domstol och den fraktförare mot vilken kravet riktas blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda i denna.

Vid tillämpningen av bestämmelsen bör iakttagas att, om den förste fraktföraren gentemot avsändaren åtagit sig att svara enligt längre gående

ersättningsregler än lagen föreskriver men efterföljande fraktförare inte senast vid övertagandet av godset och fraktsedeln fått kännedom om dessa regler, varuhavaren kan åberopa de avtalade ersättningsreglerna endast gentemot den förste fraktföraren, medan han enligt 43 § är hänvisad att gentemot övriga fraktförare åberopa lagens regler eller, i förekommande fall, de andra villkor som framgår av fraktsedeln. Har avsändaren i detta läge vänt sig mot den förste fraktföraren och fått denne förpliktad att betala den högre ersättningen, kan denne fraktförare inte regressvis ta ut mera av den slutligen betalningsskyldige fraktföraren än vad denne skulle ha förpliktats att utge i ersättning, om varuhavaren fört talan direkt mot honom. Utredningen har i sitt förslag till lagtext tagit upp en uttrycklig erinran om detta fall. Motsvarande bestämmelse finns inte i CMR. I departementsförslaget har denna erinran utelämnats då den bedömts som överflödig.

Några särskilda forumregler gäller inte vid regresstalan. Talan skall alltså väckas vid domstol som är behörig enligt rättegångsbalkens allmänna regler.

I *andra stycket* har tagits upp en särskild föreskrift om preskription av regressanspråk mellan fraktförare i anledning av genomgångsbefordran, vilken innebär att preskriptionsreglerna i 41 § skall ha motsvarande tillämpning. Utgångspunkten för preskriptionstidens beräkning skall dock bestämmas på annat sätt. Preskriptionstiden räknas sålunda från den dag då dom, varigenom ersättning till den skadelidande fastställts, vann laga kraft eller, om anspråket inte fastställts av domstol, från den dag när betalning skedde.

Bestämmelserna i *andra stycket*, vilka överensstämmer med utredningens förslag, har under remissbehandlingen kritiserats av Sveriges speditörförbund som uttalat att lagen inte bör innehålla några preskriptionsregler med avseende på genomgångsbefordran över huvud taget. I *andra hand* föreslår förbundet att särskilda preskriptionsregler skall införas för genomgångsbefordran.

Jag kan inte dela speditörförbundets uppfattning att i lagen inte skall tas upp preskriptionsbestämmelser för genomgångsbefordran. De av utredningen föreslagna preskriptionsreglerna innebär enligt min mening en ändamålsenlig reglering. Jag kan inte heller finna att det just för de inrikes transporternas del skulle föreligga något skäl att på denna punkt avvika från konventionens regler. Jag vill i detta sammanhang påpeka att utredningen diskuterat huruvida, i fall då ersättningen bestämts av domstol, utgångspunkten för preskriptionstiden bör vara den dag då domen vann laga kraft, vilket utredningen för sin del förordat. Diskussionen föranleddes av att i propositionen till CMR-lagen i samband med redogörelsen för innebörden av art. 39 angivits att utgångspunkten bör vara "den dag då dom som har vunnit laga kraft meddelades". Som utredningen påpekat uttalade lagrådet att sakliga skäl talade för att preskription skall börja löpa från den dag då laga kraft inträtt. Jag vill erinra om att föredragande departementschefen anslöt sig till lagrådets uttalande och att den till CMR-propositionen fogade svenska översätt-

ningen av konventionstexten ändrades i överensstämmelse med den tolkning lagrådet förordade (jfr prop. 1968:132 s. 134). I utredningens förslag till lagtext har inte direkt angivits att preskriptionstiden skall räknas från den dag domen vann laga kraft. I departementsförslaget har detta dock angivits uttryckligen.

Särskilda bestämmelser

47 §

I denna paragraf har tagits upp en erinran om att särskilda bestämmelser gäller för atomskada. Paragrafen har ingen motsvarighet i utredningsförslaget.

Enligt atomansvarighetslagen (1968:45) kanaliseras anspråk på ersättning för atomskada till atomanläggningens innehavare. Detta gäller även när atomskada uppkommit till följd av atomolycka under transport av atomsubstans. Att ansvaret kanaliseras till atomanläggningens innehavare innebär att i frakträttslig lagstiftning givna regler om fraktförarens ansvar inte skall tillämpas på atomskada. För att klargöra detta har särskilda bestämmelser införts i bl. a. sjölagen och järnvägstrafikstadgan. En motsvarande bestämmelse bör tas upp i lagen om inrikes vägtransport.

Ikraftträdande

Frågan om tidpunkten för lagens ikraftträdande har under remissbehandlingen diskuterats av Svenska åkeriförbundet.

Åkeriförbundet har därvid framhållit att de försäkringsöverenskommelser som gäller för förbundets medlemmar löper per kalenderår och att lagstiftningen därför bör träda i kraft vid ett kalenderårsskifte. För egen del anser jag att lagen med hänsyn till åkerinäringens behov av att anpassa fraktdokument, standardvillkor och försäkringsförhållanden till den nya lagstiftningen inte bör träda i kraft alltför snart efter det att den antagits av riksdagen.

Jag räknar med att lagen skall kunna antas av riksdagen under vårsessionen 1974 och föreslår därför att den skall träda i kraft den 1 januari 1975.

9 Hemställan

Jag hemställer att lagrådets yttrande över lagförslaget inhämtas genom utdrag av protokollet.

Vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet
Britta Gyllensten

Bilaga I
Utredningsförslaget

**Förslag till
Lag om vägfraktavtal**

Härigenom förordnas som följer.

1 KAP.

Lagens tillämpningsområde

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

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

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

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

3 § Med fordon förstås i denna lag motorfordon och släpfordon.

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

Visas, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit medan fordonet sålunda fraktades med annat transportmedel, icke vållats av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med det andra transportmedlet, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler, som gäller för befordran med detta transportmedel, såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall emellertid vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

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

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

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

2 KAP.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

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

3 KAP.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal

Upprättande av fraktsedel

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

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

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

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

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

Underskrift kan vara tryckt eller ersättas med stämpel, om ej frakt-

sedeln upprättas i främmande stat och annat följer av lagen i den staten.

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

Fraktsedels innehåll

9 § Upprättas fraktsedel vid inrikes befordran, skall denna innehålla uppgift om

- a) avsändarens namn och adress;
- b) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- c) mottagarens namn och adress; samt
- d) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning.

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

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

10 § Vid internationell befordran skall fraktsedeln innehålla följande uppgifter:

- a) ort och dag för upprättandet;
- b) avsändarens namn och adress;
- c) fraktförarens namn och adress;
- d) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- e) mottagarens namn och adress;
- f) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet, i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning;
- g) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;
- h) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd;
- i) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter liksom andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats;
- j) anvisningar som erfordras för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras; samt
- k) meddelande att befordringen, även om annat är avtalat, är underkastad den i 1 § nämnda konventionen eller lag som överensstämmer med konventionen.

I förekommande fall skall i sådan fraktsedel dessutom anges:

- a) förbud mot omlastning;
- b) kostnader som avsändaren åtager sig att betala;
- c) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas;

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

e) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;

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

g) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

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

Ansvarighet för fraktsedels innehåll

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

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

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

Fraktförarens undersökningsskyldighet

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

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

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

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

Fraktsedels bevisverkan m. m.

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

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

Bristfällig förpackning

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

Farligt gods

15 § Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt styrka, att fraktföraren ägde kännedom om den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

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

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

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

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

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

Förfoganderätt över godset under befordringen

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

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

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

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

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

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

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

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

19 § Underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning, som han enligt

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

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

Godsets utlämning

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

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

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

Hinder för befordringens utförande

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

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

Hinder för utlämning

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

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

Uppstår hinder för utlämnande efter det att mottagaren med stöd av

17 § tredje stycket förordnat att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av första och andra styckena av denna paragraf mottagaren anses som avsändare och den andre såsom mottagare.

Av anvisning föranledda kostnader

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

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

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

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

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

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

4 KAP.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

f) befordran av levande djur.

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

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

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

28 § Är fraktföraren enligt 26 eller 27 § icke ansvarig för viss om-

ständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, skall ersättningen nedsättas i motsvarande omfattning.

Dröjsmål

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

Förlorat gods

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

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

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

Framställs ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset skall utlämnas, eller har godset kommit tillrätta senare än inom ett år från det ersättningen utbetalades, äger fraktföraren, om godset finnes i Sverige, förfoga över det med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods utom Sverige gäller lagen i den stat där godset finnes.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

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

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

Vid internationell befordran får ersättningen ej överstiga 25 francs för kilogram av förlusten i bruttovikt. Med franc förstås härvid en guldfranc

med en vikt av tio trettioendels gram och niohundra tusendelars finhet. Så länge det guldvärde på svenska kronan som vid denna lags ikraftträdande är anmält till Internationella valutafonden icke ändrats, skall 25 francs anses motsvara 42 kronor 68 öre i svenskt mynt. Ändras kronans guldvärde, kungör Konungen vilket belopp i kronor som därefter skall anses motsvara 25 francs.

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

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

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

Ersättningens storlek när gods skadats

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

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

Ersättning vid dröjsmål

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

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

Särskilt leveransintresse

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

Ansvarighet för uttagande av efterkrav

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

Ränta m. m.

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

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

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

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

Uppsåt och grov vårdslöshet

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

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

5 KAP.**Anmärkningar och väckande av talan***Anmärkningar*

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

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

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

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

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

Laga domstol

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

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

Verkställighet av utländsk dom m. m.

42 § Är talan som avses i 41 § andra stycket anhängig vid behörig domstol eller har saken avgjorts av sådan domstol, får ny talan angående samma fråga väckas mellan samma parter endast om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, ej kan verkställas i den stat där den nya talan äger rum.

Har domstol i främmande stat, som är ansluten till den i 1 § angivna konventionen, meddelat dom som kan verkställas i den staten, skall

domen, även om den meddelats trots att part uteblivit i rättegången, efter ansökan i den ordning nedan stadgas verkställas i Sverige. Vad nu sagts skall även gälla förlikning, som stadfästs av domstol, men skall ej tillämpas i fråga om dom med endast interimistisk verkställbarhet eller åläggande för kârande, vars talan helt eller delvis ogillats, att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Ansökan om verkställighet göres hos Svea hovrätt. Vid ansökningen skall fogas

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

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

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

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

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

Preskription

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

Tiden skall räknas

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

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

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

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

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

Skiljedom

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

6 KAP.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

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

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

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

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

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

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

c) kan det ej utredas, på vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersätt-

ningsskyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

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

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

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

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

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

7 KAP.

Jämkning av skadestånd

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

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

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

**Sammanställning av remissyttrandena över betänkandet (SOU 1972:24)
Vägfrakttavtalet II. Förslag till lag om vägfrakttavtal**

Yttrandena har avgetts av Göta hovrätt, statens järnvägar, (SJ), transportnämnden, poststyrelsen, försäkringsinspektionen, Sveriges standardiseringskommission, kommerskollegium, riksbanksfullmäktige, Sveriges advokatsamfund, Svenska bankföreningen, Svenska åkeriförbundet, Sveriges möbeltransportörers förbund, Sveriges speditörförbund och Åkeriföretagarnas centralförbund. Ett gemensamt yttrande har avgetts av följande organisationer inom näringslivet: Försäkringsbolaget Folksam, Kooperativa förbundet, Lantbrukarnas riksförbund, Sjöassuradörernas förening, Svenska företagares riksförbund, Sveriges köpmannaförbund, Svenska försäkringsbolags riksförbund, Svenska petroleum institutet, Sveriges grossistförbund, Sveriges hantverks- och industriförbund och Sveriges industriförbund (näringslivsorganisationerna). Kommerskollegium har bifogat yttrande från handelskammaren i Göteborg. I sitt yttrande ansluter sig handelskammaren till det gemensamma yttrandet från näringslivsorganisationerna.

1 Frågan om lagstiftning rörande inrikes befordran

Utredningens förslag att genom lagstiftning reglera inrikes befordran hälsas med tillfredsställelse av *Sveriges advokatsamfund, näringslivsorganisationerna och Åkeriföretagarnas centralförbund.*

Endast en remissinstans — *Svenska åkeriförbundet* — anser att det inte finns något behov av lagstiftning om inrikes befordran. Förbundet hänvisar till att dess ansvarsbestämmelser och den av förbundet och en grupp större försäkringsbolag skapade rikskollektiva försäkringen vunnit stor anslutning och att 90 % av medlemmarnas omkring 30 000 bilar nu omfattas av försäkringen. Ansvarsbestämmelserna är väl kända inom näringslivet och enskilda konsumenters trygghet torde nägorlunda kunna tillgodoses om de anlitar ett åkeriföretag, ett större transportförmedlingsföretag eller en lastbilcentral. Förbundet understryker emellertid att det ingalunda vill hävda att dess ansvarsbestämmelser är exemplariskt utformade men uttalar samtidigt att de hittills inte utsatts för kritik, vare sig från konsumenter eller från näringslivet. Detta har av förbundet uppfattats som en bekräftelse på att det synes råda en godtagbar riskfördelning mellan fraktförare och kunder. Det nu gällande normsystemet har utvecklats i samverkan mellan parterna på transportmarknaden. Det fyller högt ställda krav på smidighet och funktionsduglighet. Denna utveckling förordas framför reglering genom lagstiftning. Det ligger i sakens natur att viss anpassning till internationella förhållanden ändå sker av rent praktiska skäl. För det stora flertalet fraktförare och transportkunder är inrikestransporterna i beställningstrafik av dominerande

intresse. CMR-lagen kan därför närmast betraktas som en speciallag som endast berör dem som har behov av och utför gränsöverskridande transporter.

Betydelsen av att skapa långtgående likhet i reglerna för internationell och inrikes befordran framhålls starkt av *Sveriges advokatsamfund*, *näringslivsorganisationerna* och *Åkeriföretagarnas centralförbund*. Ingen remissinstans har uttalat sig mot utredningens principiella ställningstagande i denna fråga.

2 Formen för lagstiftningen

Göta hovrätt anser det ändamålsenligt att sammanföra regler om internationell och inrikes befordran i samma lag. *SJ* ger uttryck för samma uppfattning. *Åkeriföretagarnas centralförbund* uttalar sin uppskattning över att förslaget reglerar såväl internationell som inrikes befordran.

Sveriges advokatsamfund anser att utredningens förslag att inarbeta konventionens bestämmelser i lagstiftning om inrikes befordran och att därvid särbehandla de inrikes vägtransporterna har uppenbara fördelar. Samfundet framhåller emellertid den risk som är förenad med att utredningen i vissa delar i förenklande syfte omarbetat konventionstexten och att rättstillämpningen i Sverige kan komma att avvika från den i övriga konventionsstater. En annan nackdel är att systemet med särskilda regler på en rad punkter för internationell eller inrikes befordran gör lagtexten omfångsrik och i vart fall för lekmannen svåröverskådlig. Då det råder enighet i de nordiska länderna om metoden att sammanföra regler om internationell och inrikes befordran i samma lag har samfundet emellertid intet att invända mot den föreslagna tekniken men framhåller att det är angeläget att blivande lagstiftning utformas så att skillnader mellan motsvarande lagar i de nordiska länderna inte uppkommer. Värdet av denna överensstämmelse finner samfundet vara så stort att de invändningar samfundet anser sig kunna rikta mot förslaget på vissa punkter får vika.

Näringslivsorganisationerna framhåller att det erbjuder rent lagtekniska fördelar att transformera konventionsbestämmelserna till svensk lag men pekar samtidigt på de svårigheter som i praktiken följer av att den numera välbekanta konventionstexten inte som sådan återges i lagförslaget.

Förslaget att sammanföra regler om internationell och inrikes befordran i samma lag avvisas av *Sveriges speditörförbund* och *Svenska åkeriförbundet*. Åkeriförbundet framhåller att lagstiftningen med den använda tekniken blivit komplicerad. Speditörförbundet anser att en transformering av internationella konventioner till nationell lag oundvikligen äventyrar den internationella enhetlighet som konventionerna syftar till att åstadkomma. Denna risk ökar om man sammanför internationella och nationella bestämmelser i samma lag. Detta gäller särskilt inom

området för vägtransporträtten eftersom CMR har konkurrensbegränsande effekter och innehåller vissa för svensk rätt främmande eller från allmän synpunkt tveksamma regler. Lagförslaget innehåller visserligen särregler för inrikes befordran men önskemålet att samla regler för internationell och inrikes befordran i samma lag har troligen medfört att CMRs inverkan på reglerna för inrikes befordran blivit större än vad som skulle ha blivit fallet om förslaget endast omfattat en lag för inrikes befordran. Särreglerna för inrikes befordran medför också att lagen i åtskilliga avseenden blir tämligen svårläst. Dessutom föranleder metoden att sammanföra bestämmelser för internationell och inrikes befordran i samma lag stora lagtekniska svårigheter i samband med ändringar av CMR.

3 Lagens tillämpningsområde

Sveriges speditörförbund påpekar att det kan vara svårt att avgöra om ett vägfraktavtal träffats i de ofta förekommande fall då det vid fraktavtals ingående har lämnats öppet vilket transportmedel som skall användas. Att denna fråga lämnas öppen beror på att transportköparna är mest intresserade av att godset kommer fram i rätt tid och i rätt skick och att de i mindre mån intresserar sig för transportsättet. Förbundet delar utredningens uppfattning att lagen inte är avsedd att tillämpas på varje godsbefordran som faktiskt utförs med vägfordon. Däremot ifrågasätter förbundet utredningens uttalande att avtal om befordran med fordon på väg föreligger om befordringen utförs med vägfordon och detta varit en av de möjligheter avsändaren räknat med. Förbundet påpekar att det i sådana fall under en viss tid är oklart om CMR-reglerna eller möjligen något annat regelsystem är tillämpligt. Man ställs då inför mycket stora problem bl. a. vid bestämmandet av vilka regler som skall gälla för fraktförarens ansvar då avtalet inte uppfylls. Därför måste man redan i samband med avtalets ingående avgöra vilka regler som gäller. Den omständigheten att transporten senare utförs med ett bestämt transportmedel bör inte vara avgörande men möjligen ha inverkan som "ett moment av betydelse för att fastställa avtalets innebörd". *Näringslivsorganisationerna* finner däremot att utredningens tolkning på denna punkt är ägnad att undanröja den osäkerhet som hittills rått och att den främjar den enhetlighet beträffande internationell och inrikes befordran med lastbil som organisationerna anser önskvärd.

Flera remissinstanser har tagit upp utredningens uttalande att skillnad skall göras mellan fraktavtal och avtal som har övervägande karaktären av lega.

Sveriges advokatsamfund framhåller att det är vanligt förekommande att varuägare disponerar en hel lastbil eller släpvagn för sitt gods för vissa transporter under viss tid utan att parterna fastställt om avtalet avser befordran eller lega. Det är ett stort och komplicerat problem att dra gränsen mellan vägfraktavtal och avtal om lega av lastbil. Den lösning utredningen valt – att från lagens tillämpningsområde undanta fall som

kan betecknas som lega - medför att gränsdragningsproblemet blir av utomordentligt stor praktisk betydelse, kanske framför allt för de mindre varuhavarna. Samfundet finner det långt ifrån självklart att avtal om godsbefordran ofta inte bör anses omfatta de fall då lastbil med förare ställs till varuhavarens förfogande. Samfundet hänvisar till de erfarenheter som vunnits under konventionens hittillsvarande tillämpning och uttrycker oro för att den skillnad mellan frakttavtal och avtal om lega som utredningen anser bör ske kommer att ge upphov till stora svårigheter. Detta blir särskilt påtagligt om lagen görs tvingande. Det får i så fall inte förekomma att lagen kringgås genom att avtal rubriceras som avtal om lega när det i själva verket rör sig om ett frakttavtal. Utredningen borde närmare ha granskat denna frågeställning. Under alla omständigheter lär det föreligga behov av reglering av fraktförarens ansvar även i situationer som närmast ter sig såsom lega av lastbil. Det finns inga principiella skäl varför fraktförarens ansvarighet i sådana fall skall regleras annorlunda än då avtalet är att anse som ett rent frakttavtal. En annan sak är att reglerna om fraktsedlar knappast blir tillämpliga vid lega. Även *Svenska åkeriförbundet* och *Åkeriföretagarnas centralförbund* anser att avtal av legokaraktär skall anses som avtal om godsbefordran.

Sveriges speditörförbund framför ingen kritik mot utredningens uttalande att skillnad måste göras mellan avtal om godsbefordran och avtal om lega men framhåller i likhet med Sveriges advokatsamfund att gränsdragningen mellan sådana avtal hör till de svåraste och mest omdebatterade problemen inom transporträtten. Vid denna gränsdragning bör man ta hänsyn till ett flertal omständigheter, bl. a. om frakten betalas för tid samt om föraren är underkastad transportkundens kontroll och har att följa dennes instruktioner. Den omständigheten att avtalet betecknats som lega får inte vara avgörande.

Göta hovrätt anser att det av lagtexten bör framgå att lagen är tillämplig på sådan godsbefordran som äger rum i postdiligenstrafik.

Sveriges speditörförbund förklarar att förbundet i sak inte har något att invända mot den av utredningen föreslagna definitionen av begreppet fordon men ifrågasätter om man bör avvika från konventionens definition.

Näringslivsorganisationerna framhåller att det i allt större utsträckning förekommer att gods, såväl i som utan samband med biltransport, blir föremål för lokal transport med gaffeltruckar, grensletruckar och mobilkranar. Enligt organisationernas uppfattning är det synnerligen angeläget att ansvarsregler fastställs för dessa transportmedel och för övriga fordon som omfattas av vägtrafikförordningens definition av "motorredskap". Det föreslås därför att en sådan reglering sker i linje med det nu föreliggande förslaget. *Svenska åkeriförbundet* ger uttryck för en liknande uppfattning och föreslår att fordonsbegreppet skall omfatta även traktorer och truckar. Även *Åkeriföretagarnas centralförbund* anser att med fordon skall avses även motorredskap.

Sveriges speditörförbund förklarar att förbundet uppfattat att utred-

ningens förslag innebär att skada, minskning eller förlust, som inträffar på grund av felaktig godshantering hos fraktföraren, efter det ett vägfraktavtal träffats, regleras av den föreslagna lagen. Lagstiftningen kommer alltså att gälla även vid flyttning av godset med gaffeltruckar och liknande redskap på en godsterminal vid transportens början och avslutning. Däremot skall separat godshantering i samband med lagring falla utanför lagens tillämpningsområde. Detta skall gälla även om avtal därefter träffas om befordran av sådant gods som senare befinnes ha gått förlorat, minskats eller skadats under lagringen. Förbundet ifrågasätter om det inte finns anledning att med ett klagörande uttalande undanröja varje möjlig feltolkning av bestämmelsen i 3 § i den föreslagna lagen.

Sveriges advokatsamfund och *Sveriges speditörförbund* framför kritik mot utredningens förslag att i lagtexten ange att vid kombinerade transporter i vissa fall de för det främmande transportmedlet gällande ansvarsreglerna skall tillämpas "såvitt de ej kan åsidosättas genom avtal som medför inskränkning av fraktförarens ansvarighet".

Sveriges advokatsamfund anser inte att den av utredningen föreslagna ordalydelsen är tillfredsställande och framhåller att det omfattande ansvar som gäller för bortfraktare enligt sjölagen kan inskränkas genom förbehåll av bortfraktaren till i huvudsak det ansvarssystem som gäller enligt Haag-lagen. Haag-lagen medger total ansvarsfriskrivning t. ex. vid däckslast. Det förekommer i färjetrafik att trailers och lastbilar befordras som däckslast, vilket således gör det möjligt att de i övrigt tvingande sjörättsliga reglerna inte är tillämpliga i dessa fall. Samfundet anser att det inte erfordras någon kvalifikation beträffande de villkor som skall gälla för andra transportmedel och att en sådan kvalifikation endast leder till komplikationer. Tvingande regler föreligger beträffande samtliga övriga transportsystem, vilket enligt samfundets mening gör att kvalifikationen är överflödigt. I vart fall bör den inte utformas annorlunda än konventionens motsvarande bestämmelse.

Sveriges speditörförbund framhåller också de problem som uppkommer då sjölagens 118 § skall tillämpas, eftersom bortfraktarens ansvar då kan inskränkas i den omfattning som 122 § sjölagen medger. Förbundet påpekar dock att problemet i allt väsentligt kommer att bortfalla om sjölagsskommitténs förslag (SOU 1972:10) till ändring i sjölagen genomförs men anser ändå att det av utredningen föreslagna uttryckssättet bör utgå, varigenom, enligt förbundets uppfattning, också skulle vinnas bättre överensstämmelse med det engelska uttrycket "conditions prescribed by law".

Sveriges advokatsamfund och *Sveriges speditörförbund* vänder sig mot utredningens uttalande att konventionen inte skall tillämpas då den dominerande transport prestationen är en sjötransport, även om transportören påtagit sig transport av godset med vägfordon till lastningshamnen och godset också på sjösträckan förs lastat på vägfordonet. Advokatsamfundet anser att utredningens uttalande om kombinerade transporter strider mot art. 2 i konventionen. Såvitt samfundet vet, har det i

praktiken aldrig ifrågasatts att sådana transporter inte skulle vara underkastade CMR-reglerna. Det är numera vanligt förekommande att gods transporteras över Nordsjön med någon av de färjor som går i regelbunden trafik mellan England och Sverige eller mellan Holland och Sverige. Godset går då ofta på trailer en kortare sträcka i England resp. Holland och efter lossning en kortare sträcka i Sverige på väg till den slutlige mottagaren. Den dominerande transporten är naturligtvis i ett sådant fall sjötransporten. Fraktföraren är i dessa fall vanligen ett åkeriföretag som redan på avsändningsorten utställer CMR-fraktsedel. Under sjötransporten utställs vanligen konossement som anger vägfraktföraren såsom såväl avlastare som mottagare. Sådana konossement lär sällan komma i varuägarens besittning. Speditörförbundet framför liknande synpunkter och tillägger att utredningen möjligen kan ha menat att konventionen inte skall vara tillämplig, då transportkunden erhållit konossement i stället för CMR-fraktsedel. En sådan uppfattning saknar dock varje stöd i konventionen och skulle dessutom innebära att valet av transportdokument blev avgörande.

4 Tvingande eller dispositiva regler om inrikes befordran

Utredningens förslag att reglerna om inrikes befordran skall vara tvingande och att fraktföraren skall kunna påtaga sig ett ansvar som går utöver vad som gäller vid internationell befordran har kritiserats av åtskilliga remissinstanser.

Näringslivsorganisationerna anför att en ledande tanke i konventionen är att konkurrens genom utvidgning av transportavtalet inte skall få förekomma och att avsikten med detta är att bl. a. skydda mindre transportörer. Enligt organisationernas uppfattning har konventionens tillämpning i praktiken inte givit anledning till ändring av denna inställning. Erfarenheterna av de olika ansvarssystem som f. n. tillämpas i Sverige för landsvägstrafiken visar att det vid inträffade skador ofta uppstår till synes onödiga tvister därför att parterna inte har klart för sig hur den enskilde transportörens ansvar är utformat. Med hänvisning härtill uttalar organisationerna som sin uppfattning att möjlighet inte bör beredas fraktförarna att generellt göra avvikelser från lagen. Organisationerna förordar därför att 5 § andra stycket i utredningens förslag utgår. Samtidigt framhålls emellertid att det ibland kan finnas ett behov av en modifikation av fraktförarens ansvarstaganden. Organisationerna föreslår därför att 5 § tredje stycket i utredningens förslag omformuleras på ett sådant sätt att, när godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt, avtal får träffas som innebär inskränkning av fraktförarens rättigheter eller utvidgning av hans förpliktelser. De föreslagna ändringarna medför att i allt väsentligt den eftersträlvade enhetligheten mellan reglerna för internationell och inrikes befordran bevaras. *Åkeriföretagarnas centralförbund* framför liknande synpunkter.

Sveriges advokatsamfund anmärker att det är en brist att utredningen inte närmare behandlat frågan varför bestämmelserna om inrikes befordran skall vara tvingande. Samfundet delar utredningens uppfattning att det är naturligt med tvingande bestämmelser om fraktavtal som ingåtts av orutinerade varuhavare. Samfundet framhåller emellertid att det också förekommer omfattande transportavtal, t. ex. av typen årskontrakt, mellan stora och jämbördiga parter och att det kan ifrågasättas om tvingande lagstiftning är erforderlig eller ens lämplig för transporter enligt sådana avtal. Utredningens förslag om ansvarsfördelning följer i stort det allmänna transporträttsliga mönstret vilket innebär att varuägarna anser sig behöva varuförsäkra godset medan transportören tecknar ansvarsförsäkring. Detta medför en viss dubbelförsäkring och regressverksamhet som i varje fall parter med omfattande transporter kan vilja undvika genom att ansvaret för godsskada helt placeras på den ena eller andra parten med utgångspunkt från vad som är försäkringstekniskt mest lämpligt. Samfundet anser sig inte kunna överblicka konsekvenserna av generellt tvingande bestämmelser för fraktföraren men påpekar att praktiska svårigheter kan uppkomma. Möjligen kan problemet lösas inom ramen för 5 § tredje stycket i utredningens förslag. Utredningens uttalanden tyder dock inte på att det är avsett att denna undantagsbestämmelse skall vara tillämplig för sådana omfattande transportavtal som samfundet avser med sitt yttrande.

Sveriges speditörförbund framför delvis samma synpunkter som advokatsamfundet. Förbundet framhåller vidare att starka skäl bör föreligga innan en näringsverksamhet underkastas tvingande lagstiftning. Behovet av ett sådant ingrepp bör noggrant övervägas och tvingande lagstiftning får inte bli mer omfattande än behoven kräver. Förbundet framhåller i anslutning härtil att konventionens tvingande bestämmelser förklaras till alldeles övervägande delen av konkurrensbegränsningssyften som i Sverige saknar varje berättigande från allmän synpunkt. De är dessutom oförenliga med svensk konkurrenslagstiftning. Detta förhållande har utredningen beaktat då utredningen föreslagit att fraktföraren vid inrikes befordran skall ha rätt att påtaga sig ett större ansvar än vad lagen anger. Utredningen har emellertid inte tagit motsvarande hänsyn vid sitt bedömande av i vilken utsträckning fraktföraren skall vara berättigad att inskränka sin ansvarighet. Förbundet tar också upp frågan om förslagens inverkan på parternas behov av försäkringar och anför i huvudsak samma kritiska synpunkter som advokatsamfundet. Vidare framhåller förbundet att den föreslagna lagstiftningens ansvarsregler är synnerligen ingripande. Strävandena att åstadkomma en i civilrättsligt avseende enhetlig fraktmarknad inom Norden kommer att beaktas vid den kommande omarbetningen av Nordisk speditörförbunds allmänna bestämmelser. Resultatet av detta arbete kan förväntas medföra en från allmän synpunkt riktig kommersiell intresseavvägning. Förbundet föreslår därför att lagstiftningen inte görs tvingande, i andra hand att eventuell tvingande lagstiftning skall omfatta endast fraktavtal som avsändaren slutit för

enskild ("privat") räkning men inte sådana kommersiella frakttal som ingås mellan näringsidkare.

Svenska åkeriförbundet anser att lagstiftningen bör vara helt dispositiv.

5 Fraktsedeln

Två remissinstanser - *SJ* och *Sveriges advokatsamfund* - tar upp frågan om rätt för avsändare att erhålla fraktsedel vid inrikes befordran.

SJ framhåller betydelsen av att avsändaren inte fått en ovillkorlig rätt att kräva att fraktsedel upprättas. *Sveriges advokatsamfund* ifrågasätter däremot om inte bestämmelsen, som medger undantag från fraktförarens skyldighet att utfärda fraktsedel vid inrikes befordran, bör utgå. Som stöd för sin uppfattning uttalar samfundet att det är svårt att föreställa sig att rätten att begära fraktsedel skulle av avsändaren kunna missbrukas så att olägenhet uppkommer för fraktföraren.

Utredningens förslag att det vid inrikes befordran skall finnas möjlighet att upprätta antingen fraktsedel som endast har bevisfunktioner eller fraktsedel med beteckningen "Inrikes-CMR" som dessutom tjänar som legitimationshandling har lämnats utan erinran av alla remissinstanser utom tre, varav två - *Sveriges advokatsamfund* och *Sveriges speditörförbund* - anser att det endast bör finnas fraktsedlar av typen "Inrikes-CMR" medan *Svenska åkeriförbundet* avvisar förslaget om fraktsedlar betecknade "Inrikes-CMR".

Sveriges advokatsamfund anför att det torde komma att bli mycket vanskligt för enskilda parter att överblicka konsekvenserna av användandet av något av de av utredningen föreslagna alternativen till fraktsedel och ifrågasätter om inte ur rättssäkerhetssynpunkt nackdelarna med två olika typer av fraktsedlar är större än fördelarna. *Sveriges speditörförbund* hänvisar dessutom till att ett system med två olika typer av fraktsedlar vid inrikes befordran kan komma att medföra administrativa svårigheter. Båda instanserna framhåller att fraktförare, som av något skäl inte anser det önskvärt att fraktsedel upprättas, kan påfordra att så ej sker. Detta bör inte medföra några större olägenheter för avsändaren.

Svenska åkeriförbundet framhåller att godset vid inrikes befordran befinner sig under transport endast under kort tid. Det finns därför inte något behov av regler om rätt för innehavaren av avsändarexemplaret av fraktsedeln att förfoga över godset under befordringen såsom är fallet vid internationella transporter. Förslaget om "Inrikes-CMR"-fraktsedel bör därför kunna utgå. Förbundet framhåller också att ett system med två olika fraktsedlar är ägnat att splittra strävan mot administrativ enkelhet.

Sveriges standardiseringskommission erinrar om det internationella samarbetet inom Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (ECE) som syftar till att förenkla innehållet i handelsdokument och anför att svenska regler för utformning av fraktdokument bör så

långt det går samordnas med de internationella reglerna i ECEs dispositionsnyckel. Kommissionen påpekar vidare att det även föreligger svensk standard om utformning av fraktsedlar.

Sveriges advokatsamfund anser att uppgift om fraktförare skall anges på fraktsedeln även vid inrikes befordran. Som stöd för sin uppfattning framhåller samfundet att fraktsedlar sannolikt kommer att undertecknas av lastbilschaufförer eller av personal på olika godsexpeditioner, vilket med hänsyn till den komplicerade strukturen inom lastbilsnäringen säkerligen kommer att föranleda svårigheter när det gäller att avgöra vem som är fraktförare i de fall då detta inte särskilt angetts i fraktsedeln. Samfundet erinrar i detta sammanhang om att konventionen liksom den nu föreslagna lagen inte innehåller någon definition av begreppet fraktförare och tillägger att det i praktiken ibland kan vara svårt att få klarhet i vem som i egenskap av fraktförare är rätt svarande vid talan om ersättning för skada på lastbilstransporterat gods.

Transportnämnden framför önskemål om att fraktsedlarna utformas på så sätt att ett exemplar kan överlämnas till transportnämnden som insamlar statistikuppgifter dels beträffande den svenska utlandstrafik för vilken nämnden meddelar tillstånd, dels beträffande sådan trafik som ej är underkastad tillståndstvång.

6 Avsändarens ansvarighet för bristfällig förpackning, farligt gods m. m.

Sveriges speditörförbund föreslår att rubriken till 14 § ändras från "Bristfällig förpackning" till "Bristfällig förpackning, märkning eller adressering" och att orden "märkning eller adressering" fogas till bisatsen i första meningen så att den kommer att lyda "om skadan eller kostnaden orsakats av bristfällighet i godsets förpackning, märkning eller adressering". Genom de föreslagna ändringarna anser förbundet att ett önskvärt förtydligande uppnås. Ett förslag av samma innebörd framförs av *Svenska åkeriförbundet*.

Kommerskollegiet påpekar att bestämmelserna om sättet för fullgörande av avsändarens upplysningsplikt vid överlämnande av farligt gods avviker från 16 § i den av utredningen angående befordran av farligt gods på väg m. m. föreslagna kungörelsen om landtransport av farligt gods (jfr Ds K 1972:5). Enligt den föreslagna kungörelsen skall avsändare av farligt gods förse den som utför transporten med en skriftlig instruktion och kortfattade upplysningar om vissa specificerade förhållanden, bl. a. erforderliga säkerhetsåtgärder. Kollegiet anser att lagen om fraktavtalet vid godsbefordran på väg bör bringas i överensstämmelse med författningarna angående transport av farligt gods.

Näringslivsorganisationerna understryker vikten av att man vid såväl internationell som inrikes befordran får en enhetlig definition av vad som skall anses såsom farligt gods. För att undvika praktiska olägenheter bör därför begreppet farligt gods även vid inrikes befordran överensstämma

med motsvarande definitioner i den europeiska överenskommelsen om internationell transport av farligt gods på väg (ADR). Ansvarsbestämmelserna om farligt gods bör också utformas med hänsyn till den föreslagna lagstiftningen om transport av farligt gods på väg.

Sveriges speditörförbund hänvisar till den "egendomliga tolkning" av art. 12 § 4 i CIM som kommit till uttryck i NJA 1967 s. 597 och föreslår att 15 § sista punkten får följande lydelse: "Avsändaren är skyldig att ersätta kostnad och skada till följd av godsets avlämnande eller befordran oavsett om kostnaden eller skadan inträffar före godsets utlämning eller därefter."

Sveriges speditörförbund anser det klart olämpligt att reglerna om ansvar för felaktig behandling av handlingar som inte omnämnts i fraktsedel skall skilja sig från vad som gäller i de fall då handlingarna blivit omnämnda i fraktsedeln.

7 Godsets utlämning m. m.

Sveriges speditörförbund framhåller att försäljning på offentlig auktion i regel ger sämre resultat än annan försäljning. Det är därför inte befogat att prioritera försäljning på offentlig auktion så starkt som utredningen gjort. Förbundet föreslår av detta skäl att uttrycket i 25 § andra stycket "om sådan ej lämpligen kan ske" utgår.

8 Fraktförarens ansvarighet

Utredningens uttalanden angående konventionens force majeure-begrepp och det i lagtexten föreslagna uttrycket "förhållande, som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga" tas upp av *Sveriges advokatsamfund*, *näringslivsorganisationerna* och *Sveriges speditörförbund*. Frågan om force majeure behandlas också av *Svenska åkeriförbundet*.

Sveriges advokatsamfund betonar att den praktiska räckvidden av det av utredningen föreslagna uttrycket "förhållande, som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga" är oklar och framhåller att det i utländsk praxis antagits att fraktföraren endast har ett exculpationsansvar. Som exempel nämner samfundet att det i utländsk rätt har antagits att exculpationsrätt föreligger för skada som uppkommit genom att ett lastbilsdäck har överhettats under körning. Samfundet har svårt att inse att CMRs ordalag kan tolkas annorlunda än att de medför exculpationsansvar. Det framgår inte av betänkandet om utredningen anser att det för fraktförarens del räcker med att styrka att olyckan inträffat utan vållande från hans eller förarens sida.

Näringslivsorganisationerna framhåller att det inte råder någon europeisk enighet om innebörden av begreppet force majeure samt att CMR innehåller införandet av ett nytt force majeure-begrepp, vilket utgör ett försök att ena stridiga uppfattningar. Det synes därför inte föreligga något behov av att tolka konventionen i ljuset av nationella force

majeure-begrepp eller med utgångspunkt från den uppfattning om "höhere Gewalt" som hyllas inom tysk järnvägsrätt. Organisationerna förordar att tolkningen av konventionens ordalydelse överläts till rättstillämpningen utan sidoblickar på det i och för sig föråldrade force majeure-begreppet. Organisationerna anmärker vidare att enligt tysk uppfattning CMR-transportören synes i praktiken ha ett slags culpaansvar.

Sveriges speditörförbund framhåller att utredningen synes företräda den uppfattningen att fraktföraren har att svara för sådana casuella skador som inte kan hänföras under det allmänt obligationsrättsliga begreppet force majeure. Detta strider enligt förbundets mening mot vedertagen uppfattning. Förbundet anser sålunda att det transporträttsliga force majeure-begreppet tillämpas på annat sätt och att det närmast motsvarar ett presumtionsansvar.

Svenska åkeriförbundet framhåller att fraktförare enligt förbundets ansvarsbestämmelser ansvarar oberoende av vållande för skada till följd av trafikolycka, brand eller stöld. Det är emellertid osäkert om detta ansvar kan bibehållas om utredningens förslag om ansvar oberoende av vållande läggs till grund för lagstiftningen. De nu tillämpade ansvarsreglerna bör därför bibehållas. I annat fall måste varuägare undantagslöst ta ställning till behovet av att skydda sig mot olycka och skada, som fraktföraren inte vållat och för vilken ersättning av honom inte kan utgå. Utredningens förslag kommer att medföra en administrativ och kostnadsmässig belastning. Härtill kommer att orutinerade varuhavare lätt kommer att förbise behovet av skydd mot förlust vid trafikolyckor, brand eller stöld.

Sveriges advokatsamfund förklarar sig inte helt kunna dela utredningens i motiven uttalade uppfattning att talerätt tillkommer mottagaren endast i de fall då han inträtt i fraktavtalet eller enligt 17 § tredje stycket innehar rätten att förfoga över godset. Sålunda innebär de vanligaste köprättsliga reglerna att risken övergår på köparen redan vid godsets avlämnande till fraktföraren på avsändningsorten. I normalfallet står således säljaren-avsändaren inte risken för godset under transporten och drabbas inte heller av förlust, om skada uppkommer. Förlusten drabbar däremot köparen-mottagaren. Om talerätten begränsas på det sätt utredningen anger, skulle i vissa fall varken avsändaren eller mottagaren kunna föra talan om skadestånd, eftersom den taleberättigade inte drabbats av skada. Det gäller t. ex. i de fall då godset förloras under transporten innan mottagare, som köpt det på cif-villkor, inträtt i fraktavtalet eller då godset skadats och säljaren sålt det fritt mottagarens ort och denne inträtt i fraktavtalet. Reglerna om rätt till talan måste utformas så att den av parterna – avsändaren eller mottagaren – som lider skada alltid har talerätt mot fraktföraren. Varje annan lösning medför väsentliga risker för rättsförluster och urholkar i realiteten den tvingande regleringen om fraktförarens ansvarighet. Samfundet ställer sig också tvekan inför utredningens uttalande att fraktförare skall vara befriad från ansvar, om skada vållats av annan än den ersättningsberättigade. Det är naturligtast att tolka konventionens bestämmelse om

undantag från reglerna om fraktförarens ansvarighet i enlighet med den engelska texten. Undantagsbestämmelserna blir då tillämpliga endast vid fel och försummelse av den ersättningsberättigade själv. Som stöd för sin uppfattning hänvisar samfundet till de skyldigheter som enligt konventionen lagts på avsändaren och de skadeståndsregler som är knutna därtill i förhållande till fraktföraren. Utredningens ståndpunkt leder till egendomliga konsekvenser för det fall den talerätt som utredningen åsyftar övergått från avsändaren till mottagaren.

Sveriges advokatsamfund påpekar att ansvarsfrihetsgrunderna i 27 § bara är tillämpliga på sakskada men att de inte gäller vid dröjsmål. Detta kan enligt samfundet leda till orimliga resultat t. ex. om dröjsmål uppkommer på grund av ofullständiga märken på godset och talerätt tillkommer mottagaren.

Svenska åkeriförbundet framhåller att erfarenheterna från omfattande slakt- och djurtransporter visat att det är särskilt svårt att fastställa om en olycka orsakats av omständigheter som kan tillskrivas själva transporten eller av andra omständigheter, t. ex. bristande omvårdnad under transporten. Enligt de nu gällande ansvarsbestämmelserna är transport av levande djur också undantagna från fraktförarens ansvarighet. Utredningen föreslår emellertid att fraktföraren skall ansvara även för skada vid transport av djur. Detta medför enligt förbundet en olycklig ändring av den nuvarande ansvarsfördelningen.

Sveriges advokatsamfund, *näringslivsorganisationerna* och *Åkeriföretagarnas centralförbund* ställer sig avvisande till utredningens förslag att olika begränsningsbelopp skall gälla vid internationell och inrikes befordran. Som särskilt stöd för sin uppfattning anför *Sveriges advokatsamfund* att en ändring av kronans guldvärde skulle kunna medföra att det fasta begränsningsbeloppet vid inrikes befordran blev lägre än begränsningsbeloppet vid internationell befordran. *Näringslivsorganisationerna* kritiserar utredningens förslag bl. a. med hänvisning till att det är angeläget att skapa så stor enhetlighet som möjligt mellan internationell och inrikes befordran. *Åkeriföretagarnas centralförbund* framhåller samma synpunkter.

9 Reklamation, preskription och laga domstol

Sveriges advokatsamfund, *Svenska åkeriförbundet* och *Åkeriföretagarnas centralförbund* anser att samma reklamationsfrist skall gälla vid internationell och inrikes befordran.

Sveriges advokatsamfund anför som skäl för sin uppfattning att skilda regler för internationell och inrikes befordran kan leda till rättsförluster på grund av att mottagarens personal inte i varje enskilt fall håller reda på om det är fråga om en inrikes eller internationell transport. Vidare delar inte samfundet utredningens uppfattning att köplagens reklamationsregler fått en så vidsträckt tillämpning att de kan anses ha slagit igenom även för transporträttens del.

Svenska åkeriförbundet påpekar att enligt nu gällande ansvars- och

befordringsbestämmelser skall reklamation vid inrikes befordran ske inom samma tid som enligt konventionen — sju dagar. Denna tidsfrist har blivit väl etablerad. Det skulle därför leda till osäkerhet att nu föreskriva att reklamation skall ske "utan oskäligt uppehåll". *Åkeriföretagarnas centralförbund* ger uttryck för i huvudsak samma uppfattning.

Sveriges advokatsamfund avvisar utredningens förslag att reglerna om suspension av preskription endast skall gälla vid internationell befordran och anför att ett system med olika regler medför så stora risker för rättsförluster att reglerna, trots att de ter sig främmande ur svensk synpunkt, bör gälla även vid inrikes befordran. I anslutning till utredningens uttalande att preskriptionsavbrott kan uppnås endast genom väckande av talan framhåller samfundet att det är vanligt förekommande att preskription förlängs genom avtal och att utredningens uttalande kan föranleda den missuppfattningen att sådana avtal inte längre skall vara giltiga.

Sveriges speditörförbund anser att det av lagtexten bör framgå att vägfraktavtalslagen inte utesluter skiljedomsförfarande vid inrikes befordran.

10 Jämkning av skadestånd

Utredningens förslag om jämkning av skadestånd vid inrikes befordran har lämnats utan erinran av många instanser. Kritiska synpunkter framförs dock av *SJ*, *näringslivsorganisationerna* och *Sveriges speditörförbund*.

SJ avvisar utredningens förslag om en i den föreslagna lagen lagfäst reglering av frågan om jämkning av skadestånd. Som huvudsaklig grund för sin kritik anför *SJ* dels att utredningens förslag föregriper den generella reglering av frågan som skadeståndskommittén föreslagit i betänkandet (SOU 1971:83) Skadestånd III, dels att de av utredningen föreslagna reglerna är olämpliga i materiellt och tekniskt avseende. *SJ* betonar emellertid att *SJ* på intet sätt tar avstånd från tanken att jämkning skall kunna ske också inom frakträtten. Den reglering som på grundval av skadeståndskommitténs förslag kan bli att tillämpa i kontraktsförhållanden i allmänhet bör sålunda gälla även inom frakträtten.

SJ delar skadeståndskommitténs uppfattning att inom kontraktsrätten jämkning företrädesvis är avsedd att tillämpas vid brott mot en perifer förpliktelse och endast sällan lär komma i fråga vid brott mot en huvudförpliktelse. Mot bakgrund härav kritiserar *SJ* utredningens uttalande att jämkning bör kunna ske i de fall då avsändaren brustit i sin skyldighet med avseende på godsets förpackning och betonar att delta ansvar inte är en sådan perifer förpliktelse som utredningen synes antaga. *SJ* framhåller vidare att förslaget kan läsas som att avsändaren kommer i åtnjutande av jämningsreglerna i fråga om varje ersättningsskyldighet — även vid fall av ren förmögenhetsskada — som han enligt lagförslaget kan ådraga sig på grund av underlåtenhet att fullgöra sin del av fraktavtalet

eller till följd av sina däri gjorda garantiåtaganden. Detta innebär att utredningen gått avsevärt längre än skadeståndskommittén synes ha varit beredd att förorda för skadestånd i allmänhet.

Enligt utredningens förslag skall jämkning kunna komma i fråga, framhåller SJ, för fraktförare om andra bevekelsegrunder än de rent affärsmässiga varit bestämmande för hans åtagande. Att skadeståndsansvaret för den som åtagit sig en prestation kan inskränkas med hänsyn till åtagandets väsentligen benefika karaktär är sedan länge erkänt inom avtalsrätten och tillämpningen av denna grundsats ger naturligtvis inte anledning till erinran. Utredningens förslag innebär emellertid en till synes omotiverad inskränkning i möjligheterna att tillämpa denna grundsats, eftersom skadestånd endast får jämkas under förutsättning att skadeståndet dessutom framstår som oskäligt betungande.

SJ påpekar även att den föreslagna jämningsregeln skall gälla endast vid inrikes befordran och framhåller att detta medför en godtycklig särreglering. Särskilt uppehåller sig SJ vid frågan huruvida det inte finns visst utrymme för att också vid internationell befordran tillämpa grundsatsen om jämkning vid åtaganden där vederlaget inte avser att kompensera fraktföraren för annat än direkta utlägg. Sådana åtaganden synes inte definitionsmässigt leda till att befordringen blir annat än benefik. Utredningens förslag utesluter emellertid tillämpning av grundsatsen så snart någon prestation från avsändaren ingår bland avtalsvillkoren.

SJ kritiserar också det av utredningen föreslagna uttrycket ”av tillfällig art” som avser att ange vid vilka befordringar jämkning kan ske till fraktförarens förmån. Beteckningen är olämplig, särskilt som det av utredningens uttalanden framgår att det inte i första hand är frekvensen av transporter utan fraktavtalets särskilda innebörd och omständigheterna kring dess tillkomst som är avgörande. Vidare erinrar SJ om att motsvarande uttryck använts i 1958 års nordiska biltrafiköverenskommelse och att det varit förenat med svårigheter att i praktiken avgöra uttryckets innebörd och räckvidd, vilket föranlett varierande tillämpning i underrätterna.

Näringslivsorganisationerna avvisar också utredningens förslag om en särskild jämningsregel. Organisationerna anser att förslaget inte är väl underbyggt och påpekar att särskilda jämningsbestämmelser saknas inom järnvägs- och sjörätten.

Sveriges speditörförbund anser att utredningens förslag tydligt illustrerar nödvändigheten av att skilja mellan sådana fraktavtal som ingås för enskild räkning och sådana kommersiella fraktavtal som ingås mellan näringsidkare. Medan jämkning kan vara befogad vid avtal som slutits för privat räkning innebär möjligheterna till jämkning vid kommersiella avtal en allvarlig osäkerhetsfaktor som kan skapa oreda i försäkringsförhållandena. Bestämmelsen om jämkning bör därför endast gälla fraktavtal som transportköparen ingår för enskild räkning. Jämningsregeln bör också göras helt ömsesidig och gälla utan inskränkning till förmån för såväl avsändare som fraktförare. De särskilda hänsyn som kan behöva tas i det enskilda fallet kan överlämnas åt rättstillämpningen.

11 Genomgångsbefordran

Svenska åkeriförbundet anser att konventionens bestämmelser om befordran som utförs av flera fraktförare efter varandra inte synes väl avvägda för inrikes förhållanden. Sådana bestämmelser kan därför undvaras utan olägenhet. *Sveriges speditörförbund* uttalar samma mening. Visserligen innefattar konventionen en rimlig reglering av frågan om den inbördes fördelningen av ansvaret. Det kan emellertid ifrågasättas om inte en kanalisering till den förste fraktföraren är att föredra, eftersom kostnadskrävande regresskrav då kan undvikas. I Sverige torde man dessutom i praktiken föredra att lösa den inbördes ansvarsfördelningen genom avtal. Den föreslagna regleringen passar sålunda mindre väl för svenska förhållanden. Genomförs förslaget bör man i vart fall klargöra att de föreslagna preskriptionsbestämmelserna inte avser regresskrav mellan fraktförare som svarar efter varandra eller också införa en särskild preskriptionsbestämmelse om sådana krav.

Förslag till Lag om inrikes vägtransport

Härigenom förordnas som följer.

Lagens tillämpningsområde m. m.

1 § Denna lag är tillämplig på avtal om godsbefordran med fordon på väg mellan eller inom orter i Sverige, om avtalet avser befordran mot vederlag.

Om avtal som är underkastat konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg (CMR) gäller särskilda bestämmelser.

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

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

3 § Med fordon förstås i denna lag varje slag av fordon som användes för godsbefordran på väg.

4 § Fraktas fordonet med pålastat gods under del av befordringen med fartyg, järnväg eller luftfartyg, är denna lag tillämplig på befordringen i dess helhet, förutsatt att godset under befordringen ej lossas från fordonet av annan anledning än att det varit omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet sätt.

Visas att förlust, minskning, skada eller dröjsmål, som uppkommit under befordringen med det andra transportmedlet, icke beror av vägfraktföraren men härrör av händelse som kunnat inträffa endast under och på grund av befordringen med detta transportmedel, skall dock vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt de lagregler som gäller för befordran med det andra transportmedlet, om dessa regler ej kan åsidosättas genom avtal som inskränker fraktförarens ansvarighet. Saknas sådana lagregler, skall vägfraktförarens ansvarighet bestämmas enligt denna lag.

5 § Bestämmelserna i denna lag får ej åsidosättas genom avtal till nackdel för avsändare eller mottagare, om ej godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

Personer för vilka fraktföraren ansvarar

6 § För vad någon av fraktförarens anställda eller annan, som han anlitar för befordringen, företager eller underlåter i tjänsten eller för uppdragets fullgörande är fraktföraren ansvarig som om handlingen eller underlåtenheten varit hans egen.

Bekräftande och fullgörande av fraktavtal*Fraktsedel*

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.

Skall godset lastas på skilda fordon eller är fråga om olika slag av gods eller skilda partier och skall befordringen ske med användande av fraktsedel, kan såväl avsändaren som fraktföraren fordra att särskild fraktsedel upprättas för varje fordonslast, godsslag eller parti.

8 § Fraktsedel utfärdas i flera exemplar, om avsändaren eller fraktföraren begär det.

Fraktsedel underskrives av fraktföraren. Underskriften kan vara tryckt eller ersättas med stämpel.

9 § Fraktsedel skall innehålla uppgift om

- a) avsändarens namn och adress,
- b) fraktförarens namn och adress,
- c) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten,
- d) mottagarens namn och adress,
- e) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller däremot svarande godsbeskrivning samt
- f) i fråga om gods av farlig beskaffenhet dess allmänt vedertagna benämning och, när så kräves, de försiktighetsmått som skall vidtagas.

10 § På begäran av avsändaren eller fraktföraren skall, utöver vad som gäller enligt 9 §, i fraktsedel intagas uppgift om

- a) ort och dag för upprättandet,
- b) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet,
- c) godsets bruttovikt eller annat uttryck för dess mängd,
- d) kostnader hänförliga till befordringen, såsom frakt, tilläggsavgifter, tullavgifter och andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till dess godset utlämnats,
- e) anvisningar som behövs för att tull- och andra offentliga föreskrifter skall kunna fullgöras,
- f) förbud mot omlastning,
- g) kostnader som avsändaren åtager sig att betala,

- h) beloppet av efterkrav som skall uppbäras när godset utlämnas,
- i) enligt 33 § uppgivet värde av godset samt belopp vilket motsvarar i 36 § angivet särskilt intresse av riktigt utlämnande,
- j) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset,
- k) avtalad tid inom vilken befordringen skall vara fullgjord samt
- l) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

I fraktsedeln får intagas de ytterligare uppgifter som parterna anser påkallade.

11 § Avsändaren svarar för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av att uppgift som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att intagas i denna är oriktig eller ofullständig.

Fraktförarens undersökningsskyldighet

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

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

Förbehåll enligt första eller andra stycket är bindande för avsändaren endast om denne uttryckligen godkänt det genom anteckning på fraktsedeln eller, när fraktsedel ej upprättats, genom annan uttrycklig förklaring.

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

Fraktsedels bevisverkan m. m.

13 § Fraktsedel skall, om ej annat visas, gälla som bevis om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset.

Har fraktsedel upprättats och har fraktföraren icke antecknat förbehåll på fraktsedeln och angivit grunden för förbehållet skall, om ej annat visas, godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, när fraktföraren mottog godset till befordran, och antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i

fraktsedeln. Har fraktsedel ej upprättats och är fraktföraren enligt 12 § andra stycket andra punkten skyldig att undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd skall, om fraktföraren ej gjort förbehåll på föreskrivet sätt, godset och förpackningen antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avscenden som undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas.

Bristfällig förpackning

14 § Är godset bristfälligt förpackat och uppkommer till följd därav skada på person, fordon, utrustning eller annat gods eller uppstår annan kostnad, svarar avsändaren mot fraktföraren för skadan eller kostnaden. Vad nu sagts gäller dock ej, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten.

Farligt gods

15 § Överlämnar avsändaren till fraktföraren gods av farlig beskaffenhet, skall han noga underrätta fraktföraren om vari faran består och, när så kräves, om de försiktighetsmått som skall vidtagas. Har sådan underrättelse ej intagits i fraktsedel, ankommer det på avsändaren eller mottagaren att på annat sätt visa att fraktföraren kände till den särskilda arten av den fara som var förbunden med befordringen av godset.

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

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande

16 § Avsändaren skall ställa de handlingar till fraktförarens förfogande och lämna honom de upplysningar som behövs till uppfyllande av tullbestämmelser och andra offentliga föreskrifter, som skall iakttagas innan godset utlämnas till mottagaren.

Avsändaren är ansvarig mot fraktföraren för skada som uppkommit till följd av att sådan handling eller upplysning som avses i första stycket saknas eller är ofullständig eller oriktig, dock ej om fel eller försummelse ligger fraktföraren till last. Fraktföraren är ej skyldig att undersöka om handlingarna och upplysningarna är riktiga eller fullständiga.

Går handling som överlämnats till fraktföraren förlorad eller användes den oriktigt, svarar fraktföraren för därav uppkommande skada, om han ej förmår visa, att förlusten eller den oriktiga användningen icke beror av fel eller försummelse från hans sida. Ersättningen får dock ej överstiga vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Förfoganderätt över godset under befordringen

17 § Under befordringen får avsändaren förfoga över godset genom att begära av fraktföraren att befordringen avbrytes, att bestämmelseorten ändras eller att godset utlämnas till annan mottagare än den som tidigare angivits eller genom annan liknande anvisning.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör, när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket. Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren rätta sig efter mottagarens anvisningar.

18 § Lämnar avsändaren med stöd av sin rätt att förfoga över godset anvisning till fraktföraren, skall han ersätta denne för kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning som ej kan utföras, när den når den som skulle ha följt anvisningen, eller vars utförande skulle medföra hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta avsändaren om att han ej kan efterkomma anvisningen. Anvisning som skulle leda till att sändning delas är fraktföraren ej heller skyldig att efterkomma.

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

Godsets utlämnande

20 § Sedan godset kommit fram till bestämmelseorten är mottagaren berättigad att begära att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset. Utrönes det att godset gått förlorat eller har det ej kommit fram vid utgången av den tid som avses i 27 § andra stycket, får mottagaren i eget namn göra gällande de rättigheter som följer av fraktavtalet.

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

Mottagare som gör gällande sin rätt enligt första stycket är skyldig att betala det belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktavtalet. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset utan att mottagaren ställer säkerhet.

21 § Utlämnas godset till mottagaren utan att sådant efterkrav uttages som fraktföraren skulle ha uppburit enligt fraktavtalet, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändaren intill efterkravets belopp. Vad fraktföraren sålunda erlagt får han söka åter av mottagaren.

Hinder för befordringens utförande

22 § Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten att det är omöjligt för fraktföraren att fullgöra fraktavtalet på det sätt som överenskommits, skall han inhämta anvisning från avsändaren.

Medger omständigheterna att befordringen utföres på annat sätt än som överenskommits och har fraktföraren ej inom skälig tid kunnat erhålla anvisning enligt första stycket, åligger det honom att vidtaga de åtgärder som synes honom bäst tillgodose avsändarens intresse.

Hinder för utlämnande

23 § Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning från avsändaren.

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

Av anvisning föranledda kostnader

24 § Fraktföraren har rätt till ersättning för kostnad som han haft för att inhämta eller utföra anvisning som avses i 22 eller 23 §. Rätt till ersättning föreligger dock ej om kostnaden beror av fel eller försummelse från fraktförarens sida.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset

25 § I fall som avses i 22 § första stycket eller 23 § får fraktföraren genast lossa godset för avsändarens räkning. Befordringen skall därefter anses avslutad, men fraktföraren är skyldig att förvara godset åt avsändaren. Han får dock anförtro godset åt tredje man och ansvarar i sådant fall endast för att denne väljes med tillbörlig omsorg. Godset kan alltjämt hållas inne till säkerhet för de belopp som fraktföraren är berättigad till enligt fraktavtalet och de övriga belopp som kan krävas ersatta.

26 § Fraktföraren får sälja godset utan att invänta anvisning som avses i 22 eller 23 §, om godset är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd ger anledning därtill eller kostnaden för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till dess värde. Fraktföraren får även eljest sälja godset, om han ej inom skälig tid erhållit annan anvisning som han rimligen kan anses skyldig att efterkomma.

Försäljning skall ske på offentlig auktion eller, om sådan ej lämpligen kan äga rum, på annat betryggande sätt. Om det är möjligt skall fraktföraren i god tid underrätta avsändaren om tid och plats för försäljningen.

Blir godset sålt, skall köpeskillingen efter avdrag av de kostnader som åvilar godset och kostnaden för försäljningen tillställas avsändaren.

Överstiger dessa kostnader köpeskillingen, har fraktföraren rätt till ersättning för bristen.

Fraktförarens ansvarighet

Förutsättningarna för ansvarighet

27 § Fraktföraren är ansvarig om gods går förlorat, minskas eller skadas sedan det mottagits för befordran men innan det utlämnas. Fraktföraren är även ansvarig för skada som uppkommer till följd av dröjsmål med godsets utlämnande.

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger när godset icke utlämnas inom avtalad tid. Om särskild tid ej avtalats, föreligger dröjsmål när den verkliga befordringstiden överskrider vad som med hänsyn till omständigheterna skäligen bör medges en omsorgsfull fraktförare. I fråga om dellast skall därvid särskilt beaktas den tid som kräves för att i sedvanlig ordning samla full last.

28 § Fraktföraren är fri från ansvarighet enligt 27 §, om han visar att förlust, minskning, skada eller dröjsmål orsakats av fel eller försummelse av den berättigade eller genom sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse från fraktförarens sida, eller av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

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

29 § Fraktföraren är vidare fri från ansvarighet enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada härrör av den särskilda risk som är förbunden med ett eller flera av följande förhållanden:

a) befordran med öppet fordon utan presenning, när avsändaren har godkänt detta transportsätt,

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

c) handhavande, lastning, stuvning eller lossning av godset som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av 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, såsom genom bräckning, rost, inre självförstöring, uttorkning, läckage, normalt svinn eller angrepp av skadeinsekter eller gnagare,

e) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset,

f) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn

till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i första stycket, skall den antagas härröra därav, om det icke visas att den ej är att tillskriva sådan risk. Antagande som nu sagts får dock ej göras i fall som avses i första stycket a), när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av hela kollin.

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

Fraktföraren får till befrielse från ansvarighet åberopa vad som föreskrives i första stycket f) endast om han visar att alla åtgärder blivit vidtagna, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilar honom, och att han följt de särskilda anvisningar som kan ha meddelats honom.

30 § Är fraktföraren enligt 28 eller 29 § ej ansvarig för viss omständighet som medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet, svarar han endast i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Förlorat gods

31 § Har gods icke utlämnats inom 30 dagar efter utgången av avtalad tid eller, om särskild tid ej avtalats, inom 60 dagar från det godset mottogs till befordran, får den som har rätt att få ut godset begära ersättning som om godset gått förlorat.

Den som är berättigad till ersättning för förlorat gods får, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen begära att omedelbart bli underlättad i händelse godset skulle komma till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådan begäran framställts.

Den som begärt underrättelse enligt andra stycket får inom 30 dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han dels erlägger de belopp som fraktföraren har att fordra enligt fraktavtalet, dels återbetalar den gottgörelse som han uppburit med avdrag av de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Framställs ej begäran som avses i andra stycket eller kräves ej, såsom i tredje stycket sägs, inom där angiven tid att godset utlämnas, får fraktföraren förfoga över godset med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt.

Ersättningens storlek vid förlust eller minskning av gods

32 § Ersättning för förlust eller minskning av gods skall beräknas efter godsets värde på den ort och vid den tid godset mottogs till befordran.

Värdet bestämmes efter börspriset eller, om sådant saknas, marknadspriset. Finnes ej heller sådant pris, beräknas värdet efter det gängse värdet av gods av samma slag och beskaffenhet.

Fraktförarens ansvarighet enligt första stycket är begränsad till 50 kronor för kilo av det förlorade eller felande godsets bruttovikt.

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

33 § Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som kan ha avtalats, gäller i stället för detta belopp det värde som angivits i fraktsedeln.

Ersättningens storlek när gods skadats

34 § Har godset skadats, är fraktföraren skyldig att ersätta värdeminskningen, beräknad efter det i överensstämmelse med 32 § första och tredje styckena bestämda värdet av godset.

Ersättning enligt första stycket får ej överstiga vad som skulle ha utgått om sändningen förlorats eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

Ersättning vid dröjsmål

35 § Fraktförarens ansvarighet för skada till följd av dröjsmål med godsets utlämnande är begränsad till fraktens belopp.

Särskilt leveransintresse

36 § Mot erläggande av den tilläggsavgift som kan ha avtalats får avsändaren i fraktsedel uppge det belopp som motsvarar ett med ett riktigt utlämnande förbundet särskilt intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt leveransintresse sålunda uppgivits, kan utöver vad som följer av 32–35 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet fordras för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal

37 § De bestämmelser i denna lag som utesluter fraktförarens ansvarighet eller som anger eller begränsar ersättningens storlek tillämpas i fråga om varje talan om ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål som riktas mot fraktföraren eller mot någon som fraktföraren svarar för enligt 6 §, även om sådan talan icke grundas på fraktavtalet.

Uppsåt eller grov vårdslöshet

38 § Har fraktföraren uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada, får han ej åberopa de bestämmelser i denna lag som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevis-skyldigheten.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken fraktföraren svarar enligt 6 § uppsåtligen eller av grov vårdslöshet orsakat skada. I sådant fall är den för vilken fraktföraren svarar ej heller beträffande sin personliga ansvarighet berättigad att åberopa de i första stycket angivna bestämmelserna.

Jämkning av skadestånd

39 § Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om skadeståndsskyldigheten finnes oskäligt betungande med hänsyn till parternas ekonomiska förhållanden och omständigheterna i övrigt.

Första stycket äger motsvarande tillämpning när någon för vilken avsändaren eller fraktföraren svarar ådragit sig skadeståndsskyldighet.

Reklamation, preskription och laga domstol

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

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

Tiden skall räknas

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

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

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

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

42 § Talan rörande befordran som avses i denna lag kan väckas, utom vid domstol som enligt rättegångsbalken är behörig att upptaga tvisten, vid domstolen i den ort där godset mottogs till befordran eller vid domstolen i bestämelseorten.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra

43 § Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grund av ett och samma fraktavtal, är envar av dem ansvarig för befordringen i dess helhet, om fraktsedel utfärdats i flera exemplar, varav ett åtföljer godset. Varje fraktförare efter den förste inträder genom att taga emot godset och fraktsedeln som part i fraktavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln.

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

45 § Fraktförare som betalat ersättning enligt denna lag kan återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader av övriga fraktförare som deltagit i befordringen enligt följande regler:

- a) fraktförare som orsakat skadan skall ensam svara för ersättningen,
- b) har flera fraktförare orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin andel av ansvaret eller, om de inbördes andelarna av ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten,
- c) kan det ej utredas, på vilka fraktförare ansvaret vilar, delas ersättningsskyldigheten mellan dem alla i förhållande till vars och ens andel av frakten.

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

Fraktförarna får avtala om avvikelse från vad som föreskrives i första och andra styckena.

46 § Fraktförare mot vilken krav framställs med stöd av 45 § kan icke göra invändning om att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala det belopp han erlagt, om ersättningen fastställts av domstol och den fraktförare, mot vilken kravet riktas, blivit behörigen underrättad om rättegången och fått tillfälle att inträda i denna.

Bestämmelserna i 41 § har motsvarande tillämpning på regressanspråk mellan fraktförare. Preskriptionstiden löper dock från den dag då dom, varigenom ersättningen till den skadelidande bestämdes, vann laga kraft eller, om anspråket ej fastställts genom dom, från den dag då betalning skedde.

Särskilda bestämmelser

47 § Om atomskada gäller särskilda bestämmelser.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1975.

Utdrag av protokoll, hållet i lagrådet den 1 februari 1974.

Närvarande: justitierådet CONRADI, f. d. regeringsrådet ÖHMAN, regeringsrådet PAULSSON, justitierådet FREDLUND.

Enligt lagrådet den 14 januari 1974 tillhandakommet utdrag av protokoll över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 7 december 1973, har Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets yttrande skall inhämtas över upprättat förslag till lag om inrikes vägtransport.

Förslaget, som finns bilagt detta protokoll, har den 11 december 1973-22 januari 1974 inför lagrådet föredragits av hovrättsfiskalen Gerdt Wikstrand.

Lagrådet yttrar.

Det föreliggande lagförslaget om inrikes vägtransport innefattar den andra etappen i arbetet på att genom lagstiftning reglera fraktavtal vid godsbefordran på väg. Den första etappen fullbordades genom utfärdandet år 1969 av CMR-lagen som avser fraktavtal vid internationell vägtransport.

Sistnämnda lag, som har formen av en s.k. blankettlag, gör bestämmelserna i CMR (den på franska och engelska avfattade konventionen om fraktavtalet vid internationell godsbefordran på väg), kompletterade med några enstaka nationella regler, direkt gällande som svensk lag. Lagen är såtillvida provisorisk att avsikten vid dess tillkomst varit att, i samband med blivande lagstiftning om inrikes vägtransporter, ställning skulle tas till frågan hur konventionens regler definitivt skulle införlivas med svensk rätt. I sitt yttrande över lagförslaget tog lagrådet upp blankettlagstiftningsmetoden till diskussion från principiella och praktiska synpunkter. Vissa betänkligheter anfördes mot metoden, samtidigt som det medgavs att denna också kunde ha vissa fördelar. I anledning av lagrådets uttalanden framhöll dåvarande departementschefen i propositionen (1968:132 s. 133) att frågan om att – vid införlivande av internationella konventioner med svensk rätt – helt eller delvis ersätta den hittills vanligen använda transformeringsmetoden med exempelvis den metod som använts beträffande CMR borde tas upp till prövning i hela sin omfattning. Särskilda sakkunniga har haft att behandla frågan men resultatet av deras arbete föreligger ännu inte.

Det nu förevarande lagstiftningsärendet har beretts i nära samarbete mellan sakkunnigkommittéer från Danmark, Finland, Norge och Sverige. Lagförslagen från de sistnämnda tre kommittéerna företer i både sakligt och formellt hänseende mycket långt gående likheter. I förslagen har reglerna för internationella vägtransporter, efter transformation av CMR,

och reglerna om inrikes vägtransporter sammanförts i en och samma lag. Den danska kommittén har ännu icke avslutat sitt arbete.

I remissprotokollet har ingående behandlats frågan vilken lagteknik som skall begagnas när det nu gäller att slutgiltigt avgöra i vilken form konventionen skall införlivas med svensk rätt samtidigt som regler om inrikes vägtransporter skall utfärdas. Föredragande statsrådet har, med frångående av kommittéförslagen, stannat för att bibehålla blankettlagen oförändrad för de internationella transporterna och låta de nya bestämmelserna om inrikes transporter bilda en särskild lag.

Enligt lagrådets uppfattning bör på områden, som i och för sig är ägnade för gemensamt nordiskt lagstiftningsarbete, nordisk enighet brytas endast om särskilda skäl därtill förekommer. I förevarande fall synes finnas anledning anta att Danmark, som redan har en reglering rörande vägtransporter, inte kommer att ansluta sig till den lösning i formellt hänseende som kommittéerna från de övriga tre länderna förordat. Sannolikt kan alltså fullständig nordisk enighet ej uppnås, oavsett hur vårt land ställer sig. Vidare kan erinras om den redan i 1969 års lagstiftningsärende framförda synpunkten att utsikterna till enhetlig tillämpning av konventionens regelsystem blir större om det är exakt samma text som gäller i de skilda länderna. Därvid bör beaktas att, såsom i remissprotokollet i förevarande ärende upplysts, i alla stater, anslutna till CMR, utom Danmark och Norge (samt i framtiden troligen också Finland) konventionstexten gäller direkt som nationell lag. I sammanhanget bör också framhållas att CMR-lagen nu varit i kraft ett antal år och att berörda parter sålunda vant sig vid att tillämpa konventionens bestämmelser.

Med hänsyn framför allt till de här anförda skälen vill lagrådet inte framställa invändning mot den nu valda lösningen i fråga om formen för lagstiftningen på vägtransporträttens område. Lagrådet godtar således, att blankettlagen bibehålls för de internationella transporterna.

Vid utformningen av reglerna om inrikes vägtransporter har man emellertid ansett sig böra — också i detaljer — ganska nära följa CMR:s bestämmelser och endast i begränsad utsträckning avvika därifrån. Det synes ha varit en förutsättning för enighet på det nordiska planet i fråga om bestämmelserna för inrikestransporter att man förfor så. Tillvägagångssättet är också förståeligt och i många stycken nödvändigt med hänsyn till det nära sambandet mellan de bägge regelkomplexen. CMR är emellertid — såsom en produkt åstadkommen vid internationella förhandlingar mellan ett förhållandevis stort antal länder och förmodligen i flera hänseenden resultat av kompromisser — enligt vad vid lagrådets granskning kunnat konstateras på åtskilliga punkter behäftad med oklarheter och andra onöjaktigheter i utformningen. Följden har blivit att också den nu aktuella lagen om inrikestransporter företer brister, som knappast hade kunnat accepteras om det gällt en sedvanlig svensk lagstiftning utan anknytning till internationell reglering.

Om man skulle söka räda bot på de angivna olägenheterna, borde detta ske efter förnyade nordiska kontakter. Det är väl dock knappast

sannolikt att sådana överläggningar på detta stadium skulle leda till resultat.

I det uppkomna läget torde man därför i huvudsak få godta den utformning som den nu aktuella lagstiftningen fått i departementsförslaget med de brister som följer av anknytningen till CMR.

8 §

Efter förebild av CMR tillerkänner förslaget fraktsedeln bevisverkan i olika hänseenden. Enligt 13 § i förslaget skall sålunda fraktsedeln, om ej annat visas, gälla som bevis om avtalsvillkoren och om fraktförarens mottagande av godset. När fraktsedel upprättats utan att fraktföraren i denna antecknat förbehåll jämte grunden för detta, skall enligt samma paragraf godset och dess förpackning antagas ha varit i gott synligt tillstånd, då fraktföraren mottog godset till befordran, och antalet kollin jämte deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Förekomsten eller frånvaron av en viss uppgift i fraktsedeln kan på grund av dessa bestämmelser ådraga part en bevisbörda som eljest skulle ha åvilat motparten.

CMR:s regler om fraktsedels bevisverkan torde få ses i belysning av att fraktsedel enligt konventionen skall underskrivas av både avsändare och fraktförare. Härigenom motverkas, att part utan motpartens vilja eller vetskap förser fraktsedeln med uppgifter som ådrager denne en mer eller mindre betungande bevisbörda. Enligt det remitterade förslaget skall fraktsedel underskrivas av fraktföraren. Några betänkligheter mot att tillerkänna fraktsedeln bevisverkan mot honom föreligger därför inte. Förslaget uppställer däremot inte något krav på att avsändaren skall underteckna fraktsedeln och innehåller inte heller någon föreskrift om att tillfälle skall beredas honom att taga del av fraktsedelns innehåll. Till följd härav står i och för sig möjlighet öppen för fraktföraren att ensidigt bestämma vilka uppgifter som skall inflyta i fraktsedeln med bevisverkan mot avsändaren. En sådan ordning kan medföra risker för avsändaren. I vart fall gäller detta, om avsändaren ej får del av fraktsedeln i samband med att fraktföraren mottager godset till befordran utan först senare, t. ex. medan godset befinner sig under transport till bestämmelseorten. I dylikt läge är nämligen avsändarens möjligheter att i anledning av uppgifter som fraktföraren utan hans vetskap infört i fraktsedeln vidtaga åtgärder till skydd för sina intressen rimligtvis starkt beskurna. För att fraktsedel skall kunna tillerkännas i 13 § avsedd bevisverkan mot avsändaren bör fordras, att denne får tillfälle att ta del av fraktsedelns innehåll i sådan tid, att han kan inrätta sitt handlande därefter. Därför bör i lagen införas en föreskrift av innebörd att fraktföraren skall överlämna ett exemplar av fraktsedeln till avsändaren i samband med att godset mottages till befordran. Vid denna tidpunkt har avsändaren i regel ännu reell möjlighet att vända sig till annan fraktförare, om han skulle finna fraktsedelns uppgifter om avtalsvillkor eller andra förhållanden ge anledning därtill. Även om avsändaren inte kan eller vill

anlita annan fraktförare, är det av betydelse för honom att få kännedom om fraktsedelns innehåll redan i anslutning till att godset mottages till befordran. Han blir härigenom satt i tillfälle att, om detta påkallas av fraktsedelns innehåll, genast säkerställa den bevisning han framdeles kan behöva, exempelvis för att styrka vilket gods han avlämnat till fraktföraren eller i vilket tillstånd godset befann sig, när det avlämnades för befordran. Den som för avsändarens räkning avlämnar godset för befordran torde få anses behörig att på dennes vägnar mottaga det för avsändaren avsedda fraktsedelsexemplaret.

Lagrådet föreslår, att den angivna föreskriften införes såsom ett tredje stycke i 8 §.

Uttrycket "i samband med" har valts för att markera att det inte obetingat krävs att fraktsedeln överlämnas till avsändaren i samma ögonblick som godset mottages till befordran. Det lär förekomma, att någon kortare tidrymd förflyter innan avsändaren erhåller fraktsedeln. En sådan praxis bör kunna godtas, och den möjliggöres genom det använda uttrycksättet.

Reglerna om fraktsedels bevisverkan i 13 § får anses bygga på förutsättningen att vid fraktsedelns tillkomst så tillgått som lagen föreskriver. Den nyss föreslagna föreskriften återverkar härigenom på dessa reglers innebörd. För att fraktsedel skall utöva i 13 § avsedd bevisverkan mot annan än fraktföraren torde sålunda i princip fordras, att ett exemplar av fraktsedeln överlämnats till avsändaren i samband med godsets mottagande till befordran. Har så ej skett, får uppkommande bevisbördefrågor lösas efter en friare bedömning.

11 §

Enligt 11 § svarar avsändaren för kostnad och skada som tillskyndas fraktföraren till följd av att uppgift som avsändaren lämnar i fraktsedeln eller för att intagas i denna är oriktig eller ofullständig. I remissprotokollet uttalas, att bevisbördan för att uppgifterna inte stämmer med de uppgifter avsändaren lämnat givetvis får anses åvila avsändaren. Uttalandet förefaller väl kategoriskt. Det är vanligt, att fraktsedeln utskrives av fraktföraren på något av dennes tryckta formulär. Till skillnad från CMR uppställer förslaget inte något krav på att fraktsedeln skall underskrivas av avsändaren. Ej heller innehåller förslaget någon bestämmelse om att avsändaren skall erhålla ett exemplar av fraktsedeln eller eljest få ta del av fraktsedelns innehåll. Även om en bestämmelse härom införes i lagen, vilket lagrådet i annat sammanhang förordat, kan ej tas för givet, att bestämmelsen iakttages i alla förekommande fall. Det är m. a. o. ingalunda säkert, att avsändaren alltid beretts tillfälle att kontrollera vad fraktföraren fört in i fraktsedeln. Mot bakgrunden härav och med beaktande av att förekommande fall jämväl i andra hänseenden än som rör avsändarens kontrollmöjligheter kan vara av sinsemellan skiftande karaktär synes det inte tillrådligt att helt utesluta möjligheten att lösa bevisbördefrågan på annat sätt än i remissprotokollet angetts.

12 §

I stadgandet i 12 § andra stycket andra punkten i förslaget anges med avseende på fall då godsbefordran sker utan fraktsedel, att fraktföraren skall, i den utsträckning omständigheterna ej föranleder annat, undersöka godsets och förpackningens synliga tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner sig böra göra. Stadgandet anger emellertid inte vid vilken tidpunkt underrättelsen skall ske. Syftet med underrättelsen får antagas bl. a. vara att bereda avsändaren tillfälle att trygga bevisning om godsets eller förpackningens tillstånd vid tiden för godsets mottagande till befordran. Om underrättelsen i önskvärd mån skall fylla denna uppgift, måste den därför ske i samband med att godset mottages till befordran. Detta bör framgå av stadgandet. (Jfr den av lagrådet föreslagna kompletteringen av 8 §.) Lagrådet föreslår därför, att i 12 § andra stycket andra punkten närmast efter ordet "samt" inskjutes orden "i samband med att godset mottages till befordran". Därmed blir även klarlagt, att fraktförarens undersökning av godsets och förpackningens tillstånd måste äga rum redan när han mottager godset till befordran. Om fraktföraren ej i rätt tid underrättat avsändaren om de förbehåll han vill göra, bör godset och förpackningen presumeras ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas (se 13 § andra stycket andra punkten).

13 §

Beträffande tolkningen av denna paragraf torde få hänvisas till vad lagrådet anför under 8 §.

Regeln i första stycket i denna paragraf torde böra undergå en viss redaktionell jämkning. Förslagsvis kan regeln formuleras så: "De i fraktsedeln angivna avtalsvillkoren skall antagas återge fraktavtalets innehåll, om annat ej visas. Fraktsedel skall gälla som bevis om fraktförarens mottagande av godset, om det ej visas att fraktsedelns uppgifter härom är oriktiga."

Godtages vad lagrådet föreslagit vid behandlingen av 12 §, bör bestämmelsen i andra stycket andra punkten i förevarande paragraf till vinnande av ökad tydlighet förslagsvis få följande lydelse: "Är fraktföraren i fall som avses i 12 § andra stycket andra punkten skyldig att undersöka godsets och förpackningens tillstånd, skall, om fraktföraren ej enligt vad där föreskrives gjort förbehåll, godset och förpackningen antagas ha varit i gott synligt tillstånd i de avseenden undersökningsplikten omfattat, såvida ej annat visas."

14 §

Enligt 14 § första punkten svarar avsändaren mot fraktföraren för skada eller kostnad som uppkommer till följd av att godset är bristfälligt förpackat. Sådan ersättningsskyldighet skall dock jämlikt andra punkten inte inträda, om bristfälligheten var synlig eller känd för fraktföraren, när han mottog godset till befordran, och han underlät att göra förbehåll om bristfälligheten. Dylikt förbehåll torde bl. a. ha till uppgift att bereda

avsändaren tillfälle att avhjälpa bristfälligheten och därmed undvika ersättningsskyldighet. Skall förbehållet fylla denna sin uppgift, bör det bringas till avsändarens kännedom redan i samband med att godset mottages till befordran. Avsändaren bör vara fri från ersättningsskyldighet inte bara när fraktföraren underlåtit att göra förbehåll om den för honom synliga eller kända bristfälligheten utan även när avsändaren ej underrättats om gjort förbehåll redan i samband med godsets mottagande till befordran. På grund härav föreslår lagrådet, att orden efter "och" i 14 § andra punkten ersättes av orden "han då underlät att hos avsändaren göra förbehåll om bristfälligheten".

17 §

Enligt första stycket av förevarande paragraf har avsändaren rätt att förfoga över godset under transporten. I lagtexten anges några typfall av denna förfoganderätt, nämligen att avsändaren vill stoppa befordringen eller ange annan bestämmelseort eller mottagare. I övrigt har innehållet i förfoganderätten icke närmare bestämts på annat sätt än att i lagtexten angivits att avsändaren kan ge annan liknande anvisning.

I andra stycket föreskrives att avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när mottagaren gör gällande rätt som tillkommer honom enligt 20 § första stycket och att, sedan avsändarens förfoganderätt upphört, fraktföraren skall rätta sig efter mottagarens anvisningar.

Omfattningen av mottagarens anvisningsrätt enligt andra stycket är icke närmare reglerad i lagtexten. Utformningen av denna skulle kunna leda till uppfattningen, att mottagarens anvisningsrätt har samma omfattning som avsändarens anvisningsrätt enligt första stycket.

Av vad föredragande statsrådet anfört under förevarande paragraf framgår emellertid att mottagarens anvisningsrätt är avsedd att vara betydligt mindre omfattande än avsändarens. När mottagaren gör gällande sin rätt enligt 20 § första stycket innebär detta att han för egen del inträder i det mellan avsändaren och fraktföraren slutna fraktavtalet. Ett sådant inträde medför dock inte att mottagaren därigenom ingår i avsändarens rätt enligt fraktavtalet utan endast att mottagaren för egen del blir berättigad att av fraktföraren kräva vad denne enligt fraktavtalet är skyldig prestera gentemot mottagaren. Den prestation mottagaren kan fordra är främst att fraktföraren lämnar ut godset till mottagaren på bestämmelseorten. Mottagaren kan även begära ersättning av fraktföraren för sakskada och dröjsmål.

Den anvisningsrätt, som enligt andra stycket av förevarande paragraf tillkommer mottagaren, sedan han på angivet sätt inträtt i fraktavtalet, måste uppenbarligen vara begränsad till sådana anvisningar, som syftar till att tillgodose mottagarens rätt enligt avtalet eller således främst att få ut godset. I remissprotokollet har såsom exempel på tillåtna anvisningar angivits att godset skall utlämnas på viss plats inom bestämmelseorten eller till en tredje man som ombud för mottagaren. Vidare har i protokollet anförts att mottagaren icke med stöd av ifrågavarande rätt att lämna anvisningar ensidigt kan bestämma att fraktföraren skall transpor-

tera godset vidare till ny bestämmelseort och där utlämna det till en ny mottagare. Härtill må anmärkas att, för det fall att mottagaren på grund av uppkommet dröjsmål med transporten inträtt i fraktavtalet innan godset anlänt till bestämmelseorten, fraktföraren i vissa situationer kan tänkas vara skyldig att efterkomma längre gående anvisningar för att därigenom minska mottagarens skada av dröjsmålet.

Den begränsning av mottagarens anvisningsrätt enligt andra stycket av förevarande paragraf, som sålunda föreligger jämfört med avsändarens anvisningsrätt enligt första stycket, bör lämpligen komma till uttryck i lagtexten genom att sista punkten i andra stycket får förslagsvis följande lydelse: "Sedan avsändarens förfoganderätt upphört, skall fraktföraren efterkomma de anvisningar rörande befordringen som mottagaren lämnar för att tillgodose sin rätt enligt nämnda lagrum."

18 §

Denna paragraf handlar om skyldigheten för fraktföraren att efterkomma anvisning, som avsändaren lämnar med stöd av sin rätt att förfoga över godset, och om fraktförarens rätt till ersättning för kostnad och skada som uppkommer till följd av anvisningens utförande. I sistnämnda hänseende uttalar föredragande statsrådet, att särskild kostnad för utförande av anvisning regelmässigt uppkommer, när anvisningen innebär att transporten blir längre än ursprungligen avsetts, samt att fraktföraren då som villkor för att utföra anvisningen bör vara berättigad att kräva att tilläggsfrakt erläggs kontant. Då den i paragrafen gjorda uppräknningen av de fall då fraktföraren inte behöver efterkomma anvisning torde vara uttömmande och ej kunna kompletteras genom ett motivuttalande, kan det dock inte antas att avsändarens vägran att betala tilläggsfrakten i förskott medför att fraktföraren kan låta bli att efterkomma anvisningen.

Av specialmotiveringen framgår vidare, att avsändarens rätt att förfoga över godset kan, formlost, överlåtas på mottagaren, och det tillägges att mottagare, som med stöd av denna rätt meddelar anvisning till fraktföraren, givetvis är på samma sätt som avsändaren skyldig att ersätta fraktföraren för den kostnad och skada som uppkommer. Detta är säkerligen riktigt, men för tydlighetens skull bör anmärkas, att avsändaren i en sådan situation torde vara jämte mottagaren ersättnings-skyldig, om ej fraktföraren uttryckligen eller konkludent medgivit att avsändaren befrias från ersättningsskyldigheten. Om redan i fraktavtalet, exempelvis genom anteckning i fraktsedel, bestämts att förfoganderätten till godset under transporten skall tillkomma mottagaren, ligger det i många fall närmast till hands att anta -- i överensstämmelse med motsvarande reglering i CMR och i utredningens förslag -- att ersättningsskyldigheten åvilar mottagaren ensam.

Ersättningsskyldighet för mottagare genom analog tillämpning av stadgandet i första stycket av förevarande paragraf torde vidare kunna ifrågakomma om, undantagsvis, sådan anvisning som mottagaren i fall av dröjsmål (jfr 20 § första stycket andra punkten) lämnat med stöd av

17 § andra stycket skulle föranleda kostnad eller skada för fraktföraren.

Ytterligare kan anmärkas att innebörden av remissförslaget får antas vara att de i andra stycket angivna grunderna för rätt att underlåta att efterkomma anvisning skall kunna åberopas av fraktföraren även i avseende på anvisning, som lämnats av mottagare, i vart fall i nyss åsyftade dröjsmålssituation och i situationer då förfoganderätten över godset överlåtits till honom. En sådan tillämpning synes rimlig.

19 §

I fråga om innebörden av fraktförarens ansvarighet anges i remissprotokollet att denna inträder såväl i det fallet att fraktföraren utan objektivt godtagbara skäl avvisat en anvisning som i det fallet att han väl åtagit sig att utföra anvisningen men utfört denna oriktigt eller helt försummat att utföra den. I lagtexten används uttrycket "underlåter fraktföraren att efterkomma anvisning". I dessa ordalag synes inte ligga någon antydning om att det skulle fordras försummelse eller eljest förhållande, för vilket fraktföraren kan lastas, för att ansvar skall inträda. Stadgandet skall emellertid läsas i anslutning till 18 § andra stycket, som upptar de fall då fraktföraren inte är skyldig att följa lämnade anvisningar. Denna uppräkningsreglering synes i det väsentliga täcka alla fall av rimliga ursäkter för underlåtenhet att efterkomma anvisning. Behov av någon ytterligare exculpationsregel eller liknande synes inte föreligga, då 18 § andra stycket i stort sett fyller en motsvarande funktion.

I motsats till lagreglerna om det allmänna fraktföraransvaret i 27 och följande paragrafer innefattar förevarande lagrum enligt ordalagen inte några begränsningar i fråga om typen av skada, som skall ersättas, eller rörande ersättnings storlek. En analog tillämpning av de allmänna reglerna i vissa av de nyssnämnda paragraferna synes knappast kunna ifrågakomma. Emellertid kan sakliga skäl anföras för att ansvaret för skada genom underlåtenhet att efterkomma anvisning borde begränsas på liknande sätt som skett i fråga om det allmänna fraktföraransvaret eller beträffande skador som avses i 16 § tredje stycket (jfr också CIM art. 23 § 4). Önskar man en sådan begränsning, torde det vara nödvändigt att ta upp uttrycklig bestämmelse därom i lagen.

22 §

Enligt första stycket av förevarande paragraf skall fraktföraren vid hinder för befordringens utförande inhämta anvisning från avsändaren.

För det i lagförslaget icke reglerade fallet att avsändaren överlåtit sin rätt att förfoga över godset till mottagaren torde, såsom anförts i remissprotokollet, anvisning i stället skola inhämtas av mottagaren.

Enligt 20 § första stycket har mottagaren i vissa fall en självständig rätt att inträda i fraktavtalet. Ett sådant inträde kan, till följd av uppkommet dröjsmål med godsets utlämnande, undantagsvis ha skett redan när hinder för befordringens utförande inträffar. Uppenbarligen skall fraktföraren

även i denna situation inhämta anvisning, som avses i förevarande paragraf, från mottagaren och inte från avsändaren. Detta bör komma till uttryck i lagtexten genom jämkning av första stycket. En häremot korresponderande ändring bör göras i andra stycket.

Ändringar av motsvarande slag bör vidtas i 23, 25 och 26 §§ för det fall att mottagaren inträtt i frakttavtalet med stöd av 20 § första stycket.

När i andra stycket av förevarande paragraf föreskrivs, att det i där avsett fall åligger fraktföraren att vidta de åtgärder som synes honom bäst tillgodose avsändarens intresse, torde meningen inte vara att det skall ligga helt och hållet i fraktförarens skön att avgöra vilka åtgärder som är påkallade. En viss i efterhand företagen prövning efter objektiva kriterier bör kunna äga rum. Stadgandet bör med andra ord läsas, som om där angäves, att fraktföraren skall vidta de åtgärder som rimligen med hänsyn till omständigheterna var påkallade för att tillgodose avsändarens resp. mottagarens intresse. Häri inneslutes att de subjektiva momenten i fraktförarens situation också måste beaktas. Hänsyn måste sålunda tas till att han har kunnat befinna sig i en situation där han inte haft mycken tid för övervägande o. dyl. Någon omformulering av lagtexten med hänsyn till vad nu sagts torde knappast vara erforderlig.

23 §

Det erinras om vad lagrådet vid 22 § föreslagit beträffande förevarande paragraf.

25 §

I motiven anges, att vid befodringshinder lossningsrätt föreligger, när hindret är av absolut natur. Så torde också konventionens motsvarande bestämmelse böra uppfattas. Den i lagtexten gjorda hänvisningen till 22 § första stycket blir emellertid missvisande, eftersom denna bestämmelse avser både absoluta och relativa hinder. Vidare bör det tydligt framgå, att fraktföraren bör, om så låter sig göra, avvakta besked från avsändaren, innan han lossar godset. Lagrådet föreslår därför, att förevarande paragraf inleds sålunda: "Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten vara omöjligt att utföra befordringen eller föreligger efter godsets ankomst dit hinder för dess utlämnande, får fraktföraren, om han ej genast kunnat erhålla, anvisning som han rimligen varit skyldig att efterkomma, lossa" etc.

Vad angår tredje punkten bör fraktföraren kunna göras ansvarig också för att han inte givit tredje man erforderliga instruktioner. Med den föreslagna avfattningen att fraktföraren i sådant fall svarar "endast" för att depositarien väljes med tillbörlig omsorg torde dock en sådan tillämpning omöjliggöras. Lagrådet föreslår därför, att ordet "endast" utgår.

Lagrådet erinrar vidare om vad lagrådet vid 22 § föreslagit beträffande förevarande paragraf.

26 §

Det erinras om vad lagrådet vid 22 § föreslagit beträffande förevarande paragraf.

28 §

I motiven till första stycket har beträffande den där upptagna fjärde ansvarsfrihetsgrunden angivits, att som allmän riktpunkt vid tillämpningen bör gälla att fraktföraren skall gå fri endast om han kan visa dels vilket förhållande som förorsakat skadan dels att han inte ens med iakttagande av högt ställda krav på aktsamhet kunnat undvika skadan eller dess följder. Detta uttalande innebär en längre gående ansvarsbefrielse för fraktföraren än som följer av lagtexten och stämmer inte väl överens med vad utredningen återgivit i fråga om internationell uppfattning om bestämmelsens innebörd och om påverkan från järnvägsbefordringsavtalet. Lagrådet anser det för sin del obestridligt att fraktföraren måste anses ansvarig för uppkommen skada även i vissa fall när vårdslöshet från hans sida över huvud taget inte förekommit. Det är alltså här fråga om ett rent strikt ansvar i vissa situationer inte bara när bristfällighet hos fordonet förelegat. Den närmare avgränsningen får emellertid, som föredragande statsrådet anför, överlämnas åt rättstillämpningen.

33 §

Denna paragraf innehåller ett undantag från regeln i 32 § andra stycket om beloppsmässig begränsning av fraktförarens ansvar till 50 kronor per kilo förlorat eller felande gods. Har avsändaren i fraktsedel uppgivit ett högre värde på godset än som motsvarar det i nyssnämnda lagrum angivna beloppet och erlagt den tilläggsavgift som kan ha avtalats, skall enligt bestämmelsen i förevarande paragraf i stället för detta belopp gälla det värde som angetts i fraktsedeln.

Det är ej fullt klart vilken funktion den föreslagna bestämmelsen skall fylla. I CMR:s regelsystem, som i princip är tvingande mot både avsändare och fraktförare, har motsvarande bestämmelse bl. a. till uppgift att öppna möjlighet för parterna att med bindande verkan träffa avtal om högre ansvarsgräns än som följer av konventionen. För detta ändamål behövs inte bestämmelsen i den föreslagna lagen, vars reglering ej är tvingande mot avsändaren. Redan av den allmänna regeln i 5 § följer sålunda, att avtal med giltig verkan kan träffas om höjning av gränsen för fraktförarens ansvarighet. I utredningens motiv till nu förevarande paragraf uttalas bl. a., att några särskilda formföreskrifter för sådana åtaganden från fraktförarens sida som ådrager honom vidsträcktare förpliktelser än som följer av lagens ansvarsregler inte avses skola gälla samt att den föreslagna bestämmelsen, såvitt angår inrikes befordran, endast har den betydelsen, att den anger ett av flera möjliga sätt att höja ansvarsgränsen. Bestämmelsen torde vara avsedd att ha samma innebörd i

det remitterade förslaget. Ej heller för detta ändamål är emellertid regeln behövlig.

Av remissprotokollet att döma kan den föreslagna bestämmelsen också ha till syfte att i lagen konfirmera den rätt som avsändaren anses ha att ensidigt genomdriva en ändring av slutet fraktavtal i form av höjning av gränsen för fraktförarens ansvarighet. Då avsikten torde vara, att denna rätt skall vara beroende av att avsändaren erlägger den tilläggsavgift som fraktföraren begär för att åtaga sig den ökade ansvarigheten, är rätten, såsom påpekats i remissprotokollet, i realiteten tämligen illusorisk. Såsom där framhållits, kan i praktiken en höjning av ansvarsgränsen inte komma till stånd utan att parterna är överens därom. Någon anledning att i lag ge uttryck för en rätt av den huvudsakligen formella karaktär som här åsyftas kan ej anses föreligga.

Det är vidare möjligt, att bestämmelsen är avsedd att göra tjänst som tolkningsregel. Ej heller för detta ändamål förefaller regeln behövlig. När i fraktsedel utsatts ett högre värde på godset än som motsvarar det i 32 § andra stycket angivna beloppet och avsändaren tillika erlagt en efter det högre värdet beräknad tilläggsavgift, torde det nämligen utan vidare stå klart, att fråga är om avtal om höjd ansvarsgräns.

Till belysning av behovet av särskilda regler för avtal om höjning av ansvarsgränsen kan även nämnas, att avsändaren endast sällan har anledning att ingå sådant avtal. För en varuhavare, som vill försäkra sig om full ersättning vid total eller partiell förlust av godset, är det nämligen, såsom framhållits i remissprotokollet, i allmänhet fördelaktigare att teckna varuförsäkring än att utverka avtal med fraktföraren om utvidgning av dennes ansvarighet.

Vad ovan sagts leder närmast till den slutsatsen, att den föreslagna bestämmelsen skulle kunna undvaras utan olägenhet. Lagrådet vill förorda, att frågan huruvida bestämmelsen bör bibehållas upptas till förnyat övervägande efter samråd med övriga nordiska länder.

Om en bestämmelse av ifrågavarande slag finnes böra bibehållas, bör den utformas något annorlunda än som skett i förslaget. Bland förutsättningarna för att en höjd ansvarsgräns skall gälla anges i bestämmelsen att avsändaren erlagt den tilläggsavgift som "kan ha avtalats". För det fall att parterna inte lyckats nå enighet om tilläggsavgiftens storlek leder bestämmelsen i sin föreslagna lydelse till den konsekvensen att någon tilläggsavgift ej behöver erläggas för att en höjning av ansvarsgränsen skall komma till stånd. Detta torde inte vara åsyftat. Avsikten synes i stället vara att kräva att avsändaren erlagt den tilläggsavgift som fraktföraren begärt. Avfattningen bör ändras i enlighet därmed.

36 §

Även i denna paragraf upptas en regel om vidsträcktare ansvar för fraktföraren än som följer av lagens bestämmelser. Regeln utgör en motsvarighet till bestämmelsen i 33 §. De synpunkter lagrådet anfört vid

behandlingen av 33 § gäller också förevarande paragraf. Lagrådet förordar därför, att frågan huruvida paragrafen bör bibehållas upptas till förnyat övervägande efter samråd med övriga nordiska länder. Finnes paragrafen böra kvarstå, kan den med en viss redaktionell jämkning förslagsvis erhålla följande lydelse: "Har avsändaren i fraktsedel uppgivit det belopp, som han anser motsvara ett med ett riktigt utlämnande förbundet intresse i händelse godset förloras, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides, och erlagt den tilläggsavgift fraktföraren begärt, utgår utöver vad som följer av 32--35 §§ ersättning intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit."

40 §

Av motiveringen synes framgå att avsikten varit att i förevarande paragraf reglera endast reklamation mot fraktförare. Detta bör komma till tydligare uttryck i paragrafen, vars första punkt, med en ytterligare jämkning av redaktionell natur, förslagsvis bör inledas sålunda: "Den som vill begära ersättning av fraktföraren för att gods minskas" etc.

Vid genomgångstransport kan flera fraktförare bli gentemot varuhavaren solidariskt ansvariga enligt 43 och 44 §§ för en och samma transportskada. Av lagtexten framgår inte uttryckligen om en reklamation hos en av fraktförarna får den verkan att varuhavaren bevarar sin rätt att föra talan också mot övriga fraktförare som är ansvariga för transportskadan i förhållande till honom. Med hänsyn till förhållandenas natur vid genomgångstransporter måste det emellertid antagas att så är fallet även utan uttryckligt stadgande. Det kan för den skadelidande varuhavaren ofta vara mycket svårt att inom relativt kort tidrymd — "utan oskäligt uppehåll" — utröna under vilken del av befordringen skadan uppkommit eller med meddelande nå en fraktförare, med vilken han tidigare inte förhandlat eller varit i kontakt. En reklamation hos någon av fraktförarna måste därför vara tillfyllest i dessa fall.

41 och 42 §§

De i 41 § upptagna preskriptionsreglerna gäller enligt sin lydelse "talan rörande befordran som avses i denna lag". Med den föreslagna utformningen av lagtexten torde bestämmelserna täcka inte blott talan mot part i fraktavtalet utan även talan, som varuhavare undantagsvis på utomobligatorisk grund vill föra mot anställd hos fraktförare eller mot självständig medhjälpare. Från saklig synpunkt är det motiverat, att preskriptionsbestämmelserna får avse även talan av sist angivet slag.

I anslutning härtil må framhållas, att också forumregeln i 42 §, där samma ordalag som i 41 § användes, torde gälla utomobligatorisk talan.

43 och 44 §§

Det erinras om vad lagrådet vid 40 § anført om reklamation vid gångstransporter.

45 §

I första stycket a) och b) förekommer ordet skadan. Det bör observeras att detta uttryck här har en mera omfattande innebörd än ordet skada i t. ex. 44 §. I 45 § avses med skada även förlust och minskning av godset, skada i följd av dröjsmål samt sådan skada som åsyftas i 16 § sista stycket och 19 §, även om den inte utgör sakskada eller skada på grund av dröjsmål.

I remissprotokollet uttalas i anslutning till förevarande paragraf, att det inte bör råda någon tvekan om att den fraktförare som utförde den del av befordringen, under vilken den skadebringande händelsen inträffade, ensam skall stå för ersättningen. Lagrådet har i sak intet att erinra häremot. Meningen har dock inte kommit till klart uttryck i lagtexten, när där talas om att fraktförare som orsakat skadan skall vara ansvarig. Det kan nämligen förhålla sig så, att fraktförare kan vara ansvarig även på grund av händelse som han inte orsakat (jfr vad lagrådet anført vid 28 §); i sådant fall är det händelsen och inte fraktföraren som "orsakat" skadan. Med anknytning till det uttryckssätt som enligt vad nyss sagts begagnats i remissprotokollet, dvs. att avgörande kriterium skall vara respektive fraktförares ansvar för den skadebringande händelsen, hemställer lagrådet, att punkterna a) och b) i första stycket ges följande lydelse:

"a) har skadan orsakats av händelse för vilken en fraktförare ensam är ansvarig, skall han svara för ersättningen,

b) är flera fraktförare ansvariga för händelse eller händelser som orsakat skadan, skall de stå för ersättningen envar i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan bestämmas, i förhållande till sin andel av frakten."

Vad angår punkten c) torde denna kunna behållas vid den föreslagna lydelsen.

Ur protokollet:

Ingrid Hellström

Utdrag av protokollet över justitieärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 15 februari 1974.

Närvarande: statsministern PALME, ministern för utrikes ärendena ANDERSSON, statsråden STRÄNG, HOLMQVIST, ASPLING, BENGTSSON, NORLING, LÖFBERG, LIDBOM, CARLSSON, SIGURDSEN, ZACHRISSON, HJELM-WALLÉN.

Statsrådet Lidbom anmäler efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter lagrådets yttrande över förslaget till lag om inrikes vägtransport.

Föredraganden redogör för lagrådets yttrande och anför.

Lagrådet uttalar att den nära anknytningen till CMRs regler har medfört att lagförslaget är behäftat med vissa brister. Lagrådet har övervägt om man inte efter förnyade nordiska kontakter borde försöka råda bot på dessa olägenheter men funnit att det knappast är sannolikt att sådana överläggningar på detta stadium skulle leda till resultat. Lagrådet godtar därför i huvudsak lagförslagets utformning. Jag vill med anledning härav framhålla att en del av bestämmelserna i lagen givetvis skulle ha utformats annorlunda om man inte eftersträvat parallellitet med CMRs regler på de punkter där de sakliga lösningarna bör vara desamma för inrikes och internationell befordran. De olägenheter av lagteknisk natur som detta kan ha medfört väger enligt min mening inte särskilt tungt jämfört med de praktiska fördelar som denna metod medfört. För dem som närmast berörs av lagstiftningen, nämligen transportörer och transportkunder, måste det vara en betydande fördel att regler vilka avses ha samma sakinnehåll vid såväl inrikes som internationell befordran också i formellt avseende utformas på likartat sätt. Under remissbehandlingen har man från näringslivsorganisationernas sida starkt betonat önskvärdheten av överensstämmelse mellan reglerna för inrikes och internationell befordran. Mot bakgrunden härav har jag ansett att från CMR avvikande regler bör föreslås bara då starka sakliga skäl talar för detta. Redan av denna anledning har jag inte ansett det motiverat att nu ta upp frågan om en mera grundlig omarbetning av reglerna om inrikes transporter med de övriga nordiska länderna. Jag vill i detta sammanhang också erinra om att man i Norge och Finland avser att behandla såväl inrikes som internationell befordran i samma lag. De synpunkter som jag nyss redogjort för gör sig därför med ännu större styrka gällande för dessa länders del. I Danmark har man över huvud taget inte tagit ställning till frågan om lagstiftning skall genomföras för inrikes befordran.

Det av lagrådet föreslagna tillägget till 8 § och därmed sammanhängande förslag till jämkningar av 12 och 13 §§ bör godtas. Jag vill emellertid framhålla att det vanligtvis är avsändaren som fyller i fraktsedeln och att CMR också utgår från att så är fallet (jfr art. 7 andra

stycket). Bestämmelsen att fraktsedeln, i de fall då sådan upprättas, skall överlämnas till avsändaren "i samband med" godsets mottagande till befordran får, såsom lagrådet anför, inte anses innebära ett obetingat krav på att fraktsedeln överlämnas i samma ögonblick som godset mottages till befordran. Hänsyn måste tas till omständigheterna i varje särskilt fall. I förhållandet mellan parter med regelbundna kommersiella kontakter bör det sålunda kunna godtas att fraktsedeln inte överlämnas i omedelbar anslutning till godsets mottagande till befordran, om detta överensstämmer med den rutin som utbildats mellan parterna. Om fraktföraren inte inom den tidrymd som enligt den föreslagna bestämmelsen i 8 § åligger honom överlämnar fraktsedeln till avsändaren får, såsom lagrådet också uttalar, frågan om fraktsedelns bevisverkan mot avsändaren lösas efter en fri bedömning. I kommersiella förhållanden är det därvid naturligt att fästa stort avseende vid om avsändaren, när han väl mottagit fraktsedeln, gör invändning mot dess innehåll eller ej.

Som lagrådet anför innebär bestämmelsen i 14 § att avsändaren går fri från där föreskrivet ansvar, om fraktföraren inte har underrättat avsändaren om förbehåll beträffande godsets förpackning redan i samband med att godset mottages till befordran. Enligt min mening framgår detta klart av paragrafens andra punkt och jag anser det därför inte föreligga något behov av det tillägg till lagtexten som lagrådet föreslår. Ett sådant tillägg skulle dessutom möjligen kunna leda till den missuppfattningen att förbehåll som fraktföraren gör i fraktsedeln inte får någon verkan enligt denna paragraf. Mot bakgrunden härav anser jag att paragrafen bör utformas i enlighet med det remitterade förslaget.

Vad lagrådet i anslutning till 17 § anför om omfattningen av mottagarens anvisningsrätt synes mig klarläggande, och jag instämmer i sak i lagrådets uttalanden. Mot bakgrunden av vad jag inledningsvis anført om önskvärdheten av att lagtexten, om någon saklig skillnad inte avses, utformas i anslutning till CMR anser jag det emellertid inte lämpligt att i andra stycket införa det tillägg lagrådet föreslår.

Lagrådet anför beträffande 18 § andra stycket att den i detta lagrum gjorda uppräknningen av de fall då fraktföraren inte behöver efterkomma anvisning, som meddelats med stöd av förfoganderätten enligt 17 §, torde vara uttömmande och inte kunna kompletteras genom ett motivuttalande. Med hänvisning härtill kritiserar lagrådet uttalandet i specialmotiveringen att fraktföraren som villkor för att utföra anvisning, vilken innebär att transporten blir längre än ursprungligen avsetts, bör vara berättigad att kräva att tilläggsfrakt erläggs kontant. Lagrådet anser sålunda att det inte kan antas att avsändarens vägran att betala tilläggsfrakten i förskott kan medföra att fraktföraren kan låta bli att efterkomma anvisningen. Sålunda kan jag instämma i vad lagrådet anför att uttalandet i specialmotiveringen torde vara alltför kategoriskt. Jag kan dock inte biträda lagrådets uppfattning att den berörda bestämmelsen skall ges den tolkningen att fraktföraren i alla situationer skulle vara skyldig att utföra en anvisning av berört slag utan rimlig säkerhet för kostnaderna. Frågan huruvida fraktföraren är skyldig att utan förskotts-

betalning efterkomma anvisning som medför ökade kostnader kan enligt min mening inte besvaras generellt utan får bedömas från fall till fall. Det ligger härvid nära till hands att på motsvarande sätt som gäller enligt CIM (art. 23 § 1 d) anse att, om godsets värde inte täcker alla de kostnader som belastar godset, fraktföraren inte är skyldig att utföra anvisningen, såvida inte dessa kostnader genast erläggs eller säkerhet ställs för dem. Vid inrikes befordran torde emellertid den nu berörda situationen förekomma bara i sällsynta undantagsfall. Det är därför enligt min uppfattning inte nödvändigt att reglera frågan genom en uttrycklig bestämmelse i lagen.

Lagrådet framhåller i anslutning till 19 § att sakliga skäl kan anföras för att ansvaret för skada genom underlåtenhet att efterkomma anvisning enligt 17 och 18 §§ borde begränsas på liknande sätt som skett i fråga om det allmänna fraktföraransvaret eller beträffande skador som avses i 16 § tredje stycket. Önskar man en sådan begränsning torde det emellertid enligt lagrådets uppfattning vara nödvändigt att ta upp en uttrycklig bestämmelse härom i lagen. Jag har i remissprotokollet inte ansett det erforderligt att ta ställning till frågan huruvida fraktförarens ansvar enligt 19 § bör vara begränsat. Med anledning av vad lagrådet anför finner jag det dock angeläget att frågan regleras i lagen. Något uttryckligt stöd för att det ansvar som nu avses är begränsat vid internationell befordran finns inte i CMR. Emellertid kan, som lagrådet påpekar, CIM tjäna till vägledning i denna fråga. Sålunda infördes i CIM vid 1961 års revision en uttrycklig bestämmelse i art. 23 § 4, att järnvägens ansvar för försummelse att utföra en anvisning skall vara begränsat till vad som skulle ha utgivits om godset gått förlorat. Denna begränsningsregel överensstämmer med begränsningsregeln i CIM art. 13 § 2, som rör järnvägens ansvar för handling som avlämnats för fullgörande av tull- och andra administrativa föreskrifter (jfr CMR art. 11 tredje stycket). Mot bakgrunden av parallelliteten mellan CIM och CMR talar övervägande skäl för att ansvaret för underlåtenhet att efterkomma anvisning vid internationell godsbefordran på väg skall anses vara begränsat på samma sätt som vid järnvägsbefordran. Detsamma bör självfallet gälla för inrikes vägtransporter. Jag föreslår därför att i 19 § införs en bestämmelse om att fraktförarens ersättningsskyldighet enligt denna paragraf är begränsad till vad som skulle ha utgått om godset gått förlorat.

Vad lagrådet anför beträffande fraktförarens skyldighet att vid hinder för befordringens utförande och vid hinder för godsets utlämnande inhämta anvisning från mottagare som inträtt i fraktavtalet enligt 20 § första stycket är riktigt. I praktiken torde det emellertid ytterst sällan inträffa att den av lagrådet angivna situationen blir aktuell. Enligt min mening finns det därför inte tillräcklig anledning att betunga lagtexten med regler som täcker denna situation. Jag vill sålunda inte tillstyrka de av lagrådet föreslagna reglerna härom i 22, 23, 25 och 26 §§.

Lagrådet föreslår att i 25 § första punkten skall föreskrivas att fraktföraren inte får lossa godset i anledning av hinder för befordringens utförande eller hinder för godsets utlämnande, om han inte dessförinnan

försökt inhämta anvisning från avsändaren. En sådan regel torde inte överensstämja med vad som gäller vid internationell befordran. Enligt CMR torde nämligen fraktföraren vara berättigad att genast lossa godset utan skyldighet att dessförinnan försöka inhämta anvisning. Skillnaden är dock obetydlig, eftersom fraktföraren enligt den av lagrådet föreslagna regeln får lossa godset, om han inte genast kunnat erhålla anvisning som han varit skyldig att efterkomma. Då sakliga skäl talar för att vid inrikes befordran den av lagrådet förordade lösningen är att föredra framför CMRs reglering, bör lagrådets förslag godtas. Dessutom bör den av lagrådet föreslagna redaktionella ändringen i första punkten vidtas. Jag godtar även förslaget att ordet "endast" i tredje punkten utgår men vill framhålla att detta inte får tas till intäkt för att fraktförarens vårdansvar enligt andra punkten består också sedan godset överlämnats till tredje man för förvaring.

Såsom anförs i remissprotokollet och i lagrådets protokoll bör den närmare avgränsningen av fraktförarens transportansvar och särskilt innebörden av den i 28 § upptagna fjärde ansvarsfrihetsgrunden överlämnas åt rättstillämpningen, varvid omständigheterna i det särskilda fallet samt svensk och utländsk rättspraxis skall beaktas. Med anledning av vad lagrådet anför anser jag det emellertid angeläget att framhålla, att det är svårt att hänföra det ansvar som avses i denna och i CMRs motsvarande bestämmelse (art. 17 andra stycket) till någon klart avgränsad kategori av typen strikt ansvar, force majeure-ansvar eller exculpationsansvar. Även om fraktförarens transportansvar, såsom lagrådet uttalar, i vissa situationer kan beskrivas som ett strikt ansvar, är detta ingalunda alltid fallet. Enligt europeisk rättspraxis har fraktföraren gått fri från ansvar sedan han visat, att han inte kunnat undvika skadan ens om han iakttagit en mycket hög grad av aktsamhet¹. Som exempel kan nämnas ett fall då gods skadats till följd av att ett av hjuldäcken på det transporterande fordonet efter punktering fattat eld. Fraktföraren befriades från ansvar sedan han visat att han såväl före som under transporten kontrollerat däcken. Det var således inte fråga om att ålägga honom ett strikt ansvar och inte heller vad som i svensk rätt vanligen betecknas ett force majeure-ansvar. På motsvarande sätt torde man böra bedöma t. ex. det fallet att gods skadas genom att det transporterande fordonet påkörs bakifrån, under förutsättning att fraktföraren kan visa att sammanstötningen inte beror på någon felaktig manöver från transportfordonets sida.

Jag delar lagrådets uppfattning att bestämmelserna i 33 och 36 §§ har endast underordnad betydelse vid sidan av bestämmelsen i 5 §. I och för sig borde det därför vara möjligt att utesluta de två paragraferna. Bestämmelser av detta slag är dock vanliga i den transporträttsliga lagstiftningen (jfr 4 § 5 mom. och 5 § första stycket konossementslagen, 72 § första stycket och 120 § fjärde stycket sjölagen i dess genom 1973:1202 ändrade lydelse samt 22 § andra stycket och 23 § första

¹ Jfr. Ramberg, *The law of carriage of goods - attempts at harmonization*; *Scandinavian Studies in Law* 1973, s. 225.

stycket luftfartslagen). Motivet för bestämmelserna torde främst vara att de skall tjäna som tolkningsregler. Har t. ex. särskilt värde angivits i fraktsedeln och av fraktföraren begärd tilläggsavgift erlagts skall detta utan vidare anses som ett avtal om höjd ansvarsgräns. Genom föreskriften om särskild tilläggsavgift utgör bestämmelserna också negativa tolkningsregler. Enbart den omständigheten att fraktföraren utan invändningar har godtagit att ett högre värde på godset har intagits i fraktsedeln räcker således inte för att konstitueras ett avtal om höjning av ansvarsgränsen utan härför fordras också att parterna kommit överens om tilläggsavgiften. Jag vill i detta sammanhang också framhålla att de finska och norska lagarna avses komma att innehålla bestämmelser av detta slag. Detta sammanhänger med att dessa lagar skall reglera också internationella transporter och att reglerna då, såsom lagrådet framhåller, är nödvändiga eftersom CMR i princip är tvingande mot både avsändare och fraktförare. Jag anser sålunda att bestämmelserna bör behållas. De av lagrådet föreslagna redaktionella jämkningarna bör dock göras.

Vad lagrådet anför beträffande tillämpningen av preskriptionsreglerna i 41 § föranleder ingen erinran från min sida. Att preskriptionsbestämmelserna skall gälla även då anspråk riktas mot fraktförarens anställda eller av honom anlitade självständiga medhjälpare torde följa av 37 §. Motsvarande bestämmelse i sjölagen (122 § i sjölagens genom 1973:1202 ändrade lydelse) har avsetts ha denna innebörd (jfr prop. 1973:137 s. 121). Däremot följer inte av 37 § att forumreglerna i 42 § skall tillämpas vid talan mot anställd eller självständig medhjälpare. Dessa personer bör inte heller åläggas att svara inför de specialfora som där anges. För att undvika varje tvekan på denna punkt föreslår jag att i 42 § uttryckligen anges att bestämmelsen är tillämplig endast på talan som väcks mot fraktförare, avsändare eller mottagare.

I övrigt föranleder vad lagrådet anför inga erinringar från min sida.

Härutöver bör vissa redaktionella jämkningar göras i förslaget.

Jag hemställer att Kungl. Maj:t föreslår riksdagen

att antaga det av lagrådet granskade förslaget till lag om inrikes vägtransport med vidtagna ändringar.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Maj:t Konungen att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Britta Gyllensten

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Lagförslag	2
Utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden den 7 december 1973	14
1 Inledning	14
2 Det nordiska lagstiftningsarbetet	15
3 Gällande rätt	17
3.1 Internationell befordran	17
3.2 Inrikes befordran	18
4 Utredningen	20
4.1 Behovet av lagstiftning om inrikes befordran	20
4.2 Formen för lagstiftningen	21
4.3 Lagens tillämpningsområde	21
4.4 Tvingande eller dispositiva regler	22
4.5 Fraktsedeln m. m.	23
4.6 Fraktförarens ansvarighet	24
4.7 Reklamation och preskription	25
4.8 Jämkning av skadestånd	25
4.9 Övriga frågor	26
5 Remissyttrandena	26
6 Föredraganden	28
6.1 Behovet av lagstiftning om inrikes befordran	28
6.2 Formen för lagstiftningen	30
6.3 Lagens tillämpningsområde	32
6.4 Tvingande eller dispositiva regler	35
6.5 Fraktsedeln m. m.	37
6.6 Avsändarens ansvarighet för bristfällig förpackning, farligt gods m. m.	43
6.7 Förfoganderätten under befordringen	46
6.8 Godsets utlämnande m. m.	47
6.9 Fraktförarens ansvarighet	48
6.10 Reklamation, preskription och laga domstol	53
6.11 Jämkning av skadestånd	53
6.12 Genomgångsbefordran	59
7 Upprättat förslag	60
8 Specialmotivering	60
Lagens tillämpningsområde m. m.	60
1 §	60
2 §	65
3 §	66
4 §	66
5 §	70

Personer för vilka fraktföraren ansvarar	71
6 §	71
Bekräftande och fullgörande av fraktavtal	72
7 §	72
8 §	73
9 §	73
10 §	74
11 §	75
12 §	76
13 §	78
14 §	81
15 §	82
16 §	85
17 §	87
18 §	89
19 §	91
20 §	92
21 §	96
22 §	96
23 §	97
24 §	98
25 §	98
26 §	100
Fraktförarens ansvarighet	102
27 §	102
28 §	104
29 §	108
30 §	112
31 §	113
32 §	116
33 §	117
34 §	118
35 §	119
36 §	120
37 §	121
38 §	123
Jämkning av skadestånd	124
39 §	124
Reklamation, preskription och laga domstol	125
40 §	125
41 §	126
42 §	127
Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra	127
43 §	128
44 §	130
45 §	131

46 §	132
Särskilda bestämmelser	134
47 §	134
9 Hemställan	134

Bilagor

1. Utredningsförslaget	135
2. Sammanställning av remissyttranden	151
3. Departementsförslaget	166

Utdrag av lagrådets protokoll den 1 februari 1974.	177
--	-----

Utdrag av statsrådsprotokollet över justitieärenden den 15 februari 1974.	190
--	-----

