



Dette værk er downloadet fra Danskernes Historie Online

Danskernes Historie Online er Danmarks største digitaliseringsprojekt af litteratur inden for emner som personalhistorie, lokalhistorie og slægtsforskning. Biblioteket hører under den almennyttige forening Danske Slægtsforskere. Vi bevarer vores fælles kulturarv, digitaliserer den og stiller den til rådighed for alle interesserede.

Støt Danskernes Historie Online - Bliv sponsor

Som sponsor i biblioteket opnår du en række fordele. Læs mere om fordele og sponsorat her: <https://slaegtsbibliotek.dk/sponsorat>

Ophavsret

Biblioteket indeholder værker både med og uden ophavsret. For værker, som er omfattet af ophavsret, må PDF-filen kun benyttes til personligt brug.

Links

Slægtsforskerens Bibliotek: <https://slaegtsbibliotek.dk>

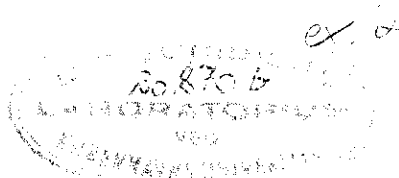
Danske Slægtsforskere: <https://slaegt.dk>

Betænkning

om

Fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport

Betænkning 2
afgivet af justitsministeriets godstransportudvalg



Betænkning nr. 858

København 1978

Forkortelser

Betænkning I:	Betænkning 319/1962 angående fragtaftaler vedrørende international godsbeholdning ad landevej.
CI M:	International konvention af 7. februar 1970 om befordring af gods på jernbaner. Lovtidende C: Bekendtgørelse nr. 129 af 3. november 1975.
CMR:	Konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej (CMR). Lovtidende C: Bekendtgørelse nr. 93 af 21. september 1965.
Færdselsloven:	Færdselslov nr. 287 af 10. juni 1976.
Innst. I:	Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktaftaler om godsbeholdning med køretøj på vej, Oslo 1964.
Innst. II:	Innstilling II om lovgivning vedrørende fraktaftaler om godsbeholdning med køretøj på vej, Oslo 1971.
Konventionen:	Konvention af 19. maj 1956 om fragtaftaler ved international godsbeholdning ad landevej (CMR).
Kungl. Maj:ts prop.:	Kungl. Maj:ts proposition med forslag till lag om inrikes vägtransport, 1974: 33.
Lov 1965:	Lov nr. 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport.
Lov om DSB:	Lov nr. 245 af 8. juni 1977 om DSB.
Luftfartsloven:	Bekendtgørelse nr. 381 af 10. juni 1969 af lov om luftfart med senere ændringslove nr. 478 af 9. december 1970, nr. 94 af 29. marts 1972, nr. 255 af 22. maj 1974 og nr. 222 af 18. maj 1977. Se også bekendtgørelse nr. 345 af 24. juni 1975 om ændring af den i § 111, stk. 2, nævnte ansvarsbegrænsning.
Søloven:	Bekendtgørelse nr. 353 af 1. juli 1974 af søloven.
U.:	Ugeskrift for Retsvæsen. I henvisninger til domme betyder H, S, V og Ø henholdsvis Højesterets, Sø- og Handelsrettens, Vestre landsrets og Østre landsrets dom.
Vägfraktaftalet I:	Vägfraktaftalet I Internationell befordran (SOU 1966: 36), Stockholm 1966.
Vägfraktaftalet II:	Vägfraktaftalet II (SOU 1972: 24), Stockholm 1972.

Indholdsfortegnelse

	side
1. Udvalgets nedsættelse og arbejde	5
2. Det nordiske udvalgs- og lovgivningssamarbejde	7
3. Gældende rets ansvarsregler og konventionsreglernes forhold hertil	9
3.1. Domme om ansvar for bortkomst og beskadigelse af godset, afgjort på grundlag af retstilstanden for lov 1965	11
3.2. Domme om ansvar efter lov 1965	12
3.3. Forsinkelse	15
3.4. Revision af motoransvarsreglerne	15
4. Forsikringsspørgsmål	15
5. Offentligretlig regulering af landevejstransporten	17
6. Statistiske oplysninger	18
7. Udvalgets overvejelser	20
7.1. Behovet for lovgivning	20
7.2. Præceptive eller deklaratoriske regler	21
7.3. Lempelse af erstatningsansvar	22
7.4. Fragtbrev	23
7.5. Forholdet til konventionsreglerne	23
7.6. Lovudkastets formelle udformning	24
7.7. Færøerne og Grønland	24
8. Udkast til lov om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport	25
9. Bemærkninger til lovudkastet	32

Bilag

1. Sammenstilling af lovudkastets bestemmelser med de tilsvarende bestemmelser i lov 1965 og konventionen	73
2. Svensk lag nr. 610 af 7. juni 1974 om inrikes vägtransport	75
3. Norsk lov nr. 68 af 20. december 1974 om vegfraktavtaler	86
4. Finsk RProp 107/1978 med förslag till lag om vägbefordringsavtal	105
5. Uddrag af forsikringsbetingelser for fragtføreransvarsforsikring udarbejdet af Katastrofeforbundet for Fragtføreransvarsforsikring	117

1. Udvalgets nedsættelse og arbejde

Udvalget blev nedsat ved justitsministeriets skrivelse af 11. marts 1961 med den opgave at overveje spørgsmålet om Danmarks ratifikation af den inden for De forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa (ECE) den 19. maj 1956 indgåede konvention om fragtaftaler ved international gods-transport ad landevej (CMR) samt spørgsmålet om, hvorvidt der i forbindelse med en eventuel ratifikation af konventionen bør gives regler også om den indenlandske gods-transport ad landevej.

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

Ved udvalgets nedsættelse fik det følgende sammensætning:

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

Ved justitsministeriets skrivelse af 2. december 1963 blev professor, dr. jur. *Bernhard Gomard* udpeget til som repræsentant for Assurandør-Societetet at deltage i udvalgets drøftelser af spørgsmålet om regler om den indenlandske godstransport.

Den 22. januar 1975 fritog justitsministeriet efter anmodning højesteretssagfører *Nebelong* for hvervet som medlem af udvalget og beskikkede i stedet kontorchef i Industrirådet, cand. jur. *Johannes Reeckmann* som medlem af udvalget.

Den 14. september 1977 fritog justitsministeriet efter anmodning højesteretsdommer

Tamm for hvervet som formand for udvalget. I hans sted beskikkedes som formand dommer i Østre landsret *Jens Lunøe*, der siden udvalgets nedsættelse havde varetaget hvervet som sekretær. Som ny sekretær udpegedes fuldmægtig i justitsministeriet *Hanne Ekstrand*.

Til formand for det *finske* udvalg udpegedes justitierådet *Vilho Ebeling* og til sekretær vicehäradschef *Eiler Hultin*.

I det *norske* udvalg udpegedes til formand højesteretsdommer *Andreas Endresen* og til sekretær (tillige medlem) professor, dr. jur. *Erling Chr. Selvig*.

Til formand for det *svenske* udvalg udpegedes hovrättspresidenten *Karl Sidenbladh* og til sekretær hovrättsrådet *Åke Weidstam*.

I december 1962 afgav udvalget delbetænkning (nr. 319/1962) med indstilling om Danmarks ratifikation af konventionen og påbegyndte herefter overvejelserne af spørgsmålet om en lovgivning om fragtaftaler ved indenlandsk godstransport. Udvalget har herom afholdt en række møder, ligesom forhandlinger mellem de nordiske udvalg eller repræsentanter for disse har været afholdt i København den 3. og 4. december 1963, i Oslo den 14.–16. januar 1969 og i Stockholm den 24. og 25. januar 1968, den 22. januar 1971 samt den 10. og 11. juni 1971.

Udvalget har til brug for sine overvejelser indhentet nogle udtalelser fra Assurandør-Societetet om forskellige forsikringssspørgsmål, ligesom man har korresponderet med generaldirektoratet for post- og telegrafvæsenet og generaldirektoratet for DSB om afgrænsningen af anvendelsesområdet for den af udvalget foreslåede lovgivning samt om formuleringen af nogle detailbestemmelser.

Som resultat af udvalgets fortsatte arbejde fremkommer denne afsluttende betænkning, der indeholder udkast til lov om fragtaftaler

ved indenlandsk vejtransport samt udvalgets bemærkninger. Betænkningen er udarbejdet af formanden og gennemgået af udvalget.

København, i maj 1978.

Bernhard Gomard

Jørn Gundelach

Jens Lunøe

Johs. Reeckmann

(formand)

Leif Schiander

/Hanne Ekstrand

(sekretær)

2. Det nordiske udvalgs- og lovgivningssamarbejde

Som anført i Betænkning I s. 5 f og 11 koncentrerede de nordiske udvalg sig under den første del af arbejdet om spørgsmålet om ratifikation af CMR-konventionen, som man fra dansk side fandt måtte søges fremskyndet mest muligt.

I december 1962 afgav udvalget delbetænkning (nr. 319/1962) med indstilling om Danmarks ratifikation af konventionen. Betænkningen indeholdt lovudkast, hvori konventionsbestemmelserne i fornødent omfang var omskrevet til en traditionel dansk lovtekst, hvorved konventionen ville kunne gennemføres som dansk ret. Herom udtales i betænkningen s. 11-12:

»Ved lovudkastet er i øvrigt foretaget en omformulering af konventionen i overensstemmelse med dansk lovsprog, og udvalget har derudover tilstræbt ved affattelsen og paragrafinddelingen, der visse steder adskiller sig fra konventionens, at gøre reglerne noget enklere og lettere at overskue, end de fremtræder i konventionen. I enkelte tilfælde har man i udkastet udeladt bestemmelser, som må anses for klart stemmende med allerede gældende dansk ret, medens man i andre tilfælde har medtaget sådanne bestemmelser af hensyn til sammenhængen eller for at undgå vanskeligheder i det internationale samkvem. Det står udvalget klart, at det foreslåede lovudkast både ved at medtage en række måske selvfølgelig bestemmelse og ved den meget detaljerede udformning af bestemmelserne går ud over, hvad der efter sædvanlig dansk lovgivningstradition måtte anses for nødvendigt, men såvel hensynet til det nordiske samarbejde som hensynet til at bevare konventionens systematik i lovteksten har måttet være afgørende for udvalgets arbejde.«

Konventionen er tiltrådt af Danmark ved kongelig resolution af 9. juni 1965, jfr. bekendtgørelse nr. 93 (Lovtidende C) af 21. september 1965, og i forbindelse hermed er gennemført *lov nr. 47 af 10. marts 1965 om*

fragtaftaler ved international vejtransport, som i alt væsentligt er i overensstemmelse med det af udvalget udarbejdede lovudkast.

Det norske udvalg afgav i februar 1964 *Innstilling I om lovgivning vedrørende fraktaftaler om godsbefordring med køretøj på veg*, medens det svenske udvalg i april 1966 afgav betænkningen *Vägfraktavtalet I (SOU 1966: 36)*. Også disse betænkninger indstillede, at konventionen ratificeredes af de to lande, og indeholdt ligesom den danske betænkning lovudkast, hvorved konventionsreglerne blev transformeret (omskrevet) til traditionelt internt lovsprog. De tre lovudkast var udarbejdet i nært samarbejde mellem udvalgene, hvorved det var lykkedes at tilvejebringe en høj grad af overensstemmelse mellem lovteksterne.

Også i Norge blev konventionen tiltrådt og transformeret til norsk ret efter den af udvalget foreslåede fremgangsmåde ved *lov om fraktaftaler ved internasjonal godsbefordring på veg af 31. januar 1969 nr. 3*. Derimod fandt det svenske justitiedepartement det mindre hensigtsmæssigt at gennemføre konventionen i form af en selvstændig lov indeholdende de materielle konventionsbestemmelser, idet man fra svensk side foretrak at afvente det fortsatte udvalgsarbejde, der forventedes at ville føre til et forslag om en lov med regler både om international og indenlandsk befordring.¹⁾ I overensstemmelse hermed gennemførtes i Sverige den 24. januar 1969 *lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 19. maj 1956 om fraktaftaler vid internationell godsbefordran på väg (SFS 1969:12)*. Loven har karakter af en »blanketlov«, hvorved konventionens bestemmelser med undtagelse af slutningsbestemmelserne (art. 42-51) gøres til en umiddelbar bestanddel af gældende svensk ret. Herudover indeholder loven kun ganske få supplerende bestemmelser, hovedsagelig med

¹⁾ Kungl. Maj:ts prop. nr. 132/1968 s. 18.

hensyn til spørgsmål, hvis løsning af konventionen overlades til national ret.

Det finske udvalg afgav betænkning i august 1970 (1970: B 65). Betænkningen førte til, at Finland tiltrådte konventionen. Gennemførelsen af konventionsbestemmelserne skete ved lov 667/1973, der i overensstemmelse med den i Sverige valgte fremgangsmåde ved en blankethenvisning gør konventionsteksten som sådan til finsk ret.

Umiddelbart efter afslutningen af det fælles nordiske udvalgsarbejde om spørgsmålet om ratifikation af konventionen optog udvalgene spørgsmålet om en fælles nordisk lovgivning om den indenlandske godsbefordring til overvejelse. Herom afholdtes i december 1963 i København et møde med deltagelse af de samlede nordiske udvalg. Det vedtoges her – uden at noget af udvalgene tog endelig eller principiel stilling – at arbejde videre med sagen på grundlag af en af det danske udvalg udarbejdet skitse til en lov om ansvar m. v. ved godsbefordring med motorkøretøj, som alene vedrørte den indenlandske godstrafik og indeholdt de væsentligste af konventionens regler, navnlig ansvarsreglerne, i en i forhold til de udarbejdede lovudkast om international befordring noget forenklet form.

Det nordiske udvalgsamarbejde lå herefter stille indtil 1967, da der fra det svenske udvalg fremkom et lovudkast, som i én og samme lovtekst indeholdt konventionens regler om international godsbefordring samt bestemmelser om den indenlandske trafik. Med dette udkast som arbejdsgrundlag afholdtes der møder mellem repræsentanter for de nordiske udvalg i Stockholm i januar 1968 og i Oslo i januar 1969. Under disse møder, hvorunder det danske udvalg var repræsenteret af formanden og sekretæren, vedtoges det at fortsætte arbejdet på det fra svensk side foreslåede grundlag. Det danske udvalg gjorde dog opmærksom på, at det ikke fandt behovet for en lovgivning om indenlandsk befordring påtrængende i Danmark, hvor regler om den internationale transport nu var gennemført, og hvor spørgsmålet om fragtførerens ansvar for det befordrede gods – i hvert fald for en stor del af skadetilfældenes vedkommende – var undergivet en regulering ved færdselslovens ansvars- og forsikringsbestemmelser, som i praksis stort set forekom de implicerede

fragtførere og transportbrugere tilfredsstillende. Man erklærede sig dog rede til at deltage i arbejdet med at tilvejebringe så vidt muligt enslydende udkast til nordiske love.

Det videre nordiske udvalgsarbejde blev herefter foreløbig overladt til sekretærerne, som efter at have korresponderet om sagen mødtes i Stockholm i januar 1971. På mødet forelå nogle af sekretærerne udarbejdede norske, svenske og danske lovudkast, som blev gennemgået og endeligt redigeret med henblik på forelæggelse for de respektive udvalg.

Afslutningen af det nordiske udvalgsamarbejde fandt sted på et møde i Stockholm i juni 1971, hvorunder det danske udvalg var repræsenteret af sekretæren. På mødet opnåedes enighed mellem de finske, norske og svenske udvalg om at stille forslag om en lovgivning om fragtaftaler ved indenlandsk godstransport i overensstemmelse med de foreliggende lovudkast. Efter forslagene skulle reglerne for den internationale transport i vid udstrækning gælde også for den indenlandske. Udkastene var derfor udformet således, at de gav en systematisk fælles behandling af reglerne for indenlandsk og international transport og, hvor ikke andet udtrykkeligt fremgik af teksten, fandt anvendelse på begge former for godsbefordring. Fra dansk side blev det under mødet tilkendegivet, at det danske udvalg endnu ikke havde fundet det muligt at tage stilling til spørgsmålet om nødvendigheden af en nærmere lovregulering af den indenlandske transport, og at udvalget derfor heller ikke fandt at burde udtale sig om den formelle udformning af en eventuel lovgivning herom.

Herefter afgav det norske udvalg i december 1971 *Innstilling II om lovgivning vedrørende fraktavtaler om godsbefordring med køretøjet på vej*, medens det svenske udvalg i marts 1972 afgav sin betænkning *Vägfraktavtalet II (SOU 1972:24)*. Det finske udvalg afgav betænkning i 1972 (1972: B 73). Betænkningen foreligger kun på finsk. I alle tre betænkninger stilles forslag dels om gennemførelse af en lovgivning om indenlandsk godsbefordring på vej, dels om at reglerne om international og om indenlandsk befordring gives i en fælles lov. Udvalgsforslagene fremviser såvel i saglig som i formel henseende en meget høj grad af overensstemmelse.

I maj 1973 afholdtes i Stockholm forhandlinger mellem repræsentanter for de nordiske justitsministerier. For det danske justitsministerium deltog byretsdommer J. Lunøe. Der fremkom herunder oplysning om, at man fra svensk side overvejede ikke at følge det svenske udvalgs indstilling, men i stedet gennemføre en lov alene om indenlandsk transport og at lade blanketloven vedrørende internationale befordringer forblive i kraft.²⁾ Medens den danske deltager i drøftelserne fandt ikke at burde udtale sig om spørgsmålet, gav de finske og norske deltagere udtryk for, at disse landes justitsministerier ville foretrække at søge en lovgivning gennemført i overensstemmelse med udvalgsforslagene. Deltagerne i forhandlingerne var dog enige om at anse disse forskellige opfattelser af det formelle spørgsmål for forholdsvis underordnet, og der blev under drøftelserne i betydelig udstrækning opnået enighed mellem de finske, norske og svenske deltagere om udformningen af de materielle bestemmelser vedrørende indenlandsk befordring, hvorved der særlig blev tilstræbt en yderligere forenkling af de lovbestemmelser, som udvalgene havde foreslået.

I Sverige er udvalgets forslag til regler om fragtaftaler ved indenlandsk godsbefordring med de ændringer, som navnlig på justitiedepartementets foranledning blev foretaget, blevet gennemført ved *lag om inrikes vägtransport af 7. juni 1974 (SFS 1974:610)*. Om international befordring gælder således fortsat konventionens regler direkte. Udførlige

motiver til loven med redegørelse bl. a. for afvigelserne fra det svenske udvalgs indstilling indeholdes i *Kungl. Maj:ts proposition 1974: 33 af 15. februar 1974*. I forbindelse med den i 1975 i Sverige gennemførte almindelige adgang til at træffe bestemmelse om lempelse af erstatningsansvar er der ved lag 1975:409 sket en ændring af vägtransportlagen, jfr. nedenfor s. 22.

I Norge er gennemført *lov nr. 68 af 20. desember 1974 om vegfraktavtaler*. Loven, der er sat i kraft med virkning fra den 1. juli 1975, stemmer overens med udvalgets indstilling med de ændringer, som er foretaget på grundlag af forhandlingerne mellem de nordiske justitsministerier. Lovmotiverne findes i *Odelstingsproposition nr. 39 (1973-74)*.

I Finland er der i maj 1978 fremsat forslag til *lag om vägbefordringsaftal (RProp 107/1978 Rd)*. Rigsdagsbehandlingen er endnu ikke afsluttet.

Konventionen er indtil nu i øvrigt ratificeret af følgende lande: Belgien, Bulgarien, Frankrig, Det forenede Kongerige Storbritannien og Nordirland, Grækenland, Holland, Italien, Jugoslavien, Luxembourg, Polen, Portugal, Rumænien, Schweiz, Spanien, Tjekkoslaviet, Den tyske demokratiske Republik, Forbundsrepublikken Tyskland, Ungarn og Østrig.

Udvalget er uden kendskab til, om der i noget af disse lande er gennemført love om indenlandsk godsbefordring med regler svarende til konventionens bestemmelser.

3. Gældende rets ansvarsregler og konventionsreglernes forhold hertil

Hvad angår den godsbefordring, som er omfattet af lov 1965, dvs. befordringer til eller fra Danmark eller mellem fremmede stater, af hvilke mindst den ene har tiltrådt CMR, findes der lovbestemmelser om fragtførerens ansvar i lovens kapitel IV. Efter disse regler er fragtføreren i princippet ansvarlig uden skyld for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen indtil afleveringen, og for forsinket afleve-

ring, men således at der opstilles bestemte ansvarsfrihedsgrunde, hvis tilstedeværelse i visse tilfælde må godtgøres af fragtføreren, medens det i andre tilfælde påhviler den til godset berettigede at afkræfte en af loven opstillet præsumption for ansvarsfrihedgrundens tilstedeværelse. Som modstykke til de forholdsvis strenge ansvarsregler og som led i en bestræbelse på at fiksure ansvarssystemet indeholder loven regler om erstatnin-

²⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 30 ff.

gens beregning og om begrænsning af dens størrelse, hvorved erstatningen fremtræder som en i betydelig grad standardiseret ydelse.

Bortset fra dette forholdsvist begrænsede område indeholder dansk ret ikke andre lovbestemmelser om det ansvar, der påhviler en fragtfører ved vejtransport, end de almindelige erstatningsregler i kapitel 16 i færdselsloven (lov nr. 287 af 10. juni 1976), i hvis § 101 der findes følgende bestemmelser:

»Den, der er ansvarlig for et motordrevet køretøj, skal erstatte skader, som køretøjet volder ved:

- 1) påkørsel, sammenstød, væltning eller andre lignende kørselsuheld,
- 2) en eksplosion eller brand, der opstår i køretøjets motor eller beholder, . . .

.....

Stk. 2. Dette gælder dog ikke, hvis det godtgøres, at skaden ikke kunne have været afværget ved den agtpågivenhed og omhu, der kræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, såvel i henseende til driften som materiellet.

Stk. 3. Erstatningen kan nedsættes eller bortfalde, hvis skadelidte forsættligt eller uagtsomt har medvirket til skaden. . . .«

Ansvar efter disse bestemmelser svarer til ansvaret efter § 65 i færdselsloven af 1955 (lovbekendtgørelse nr. 123 af 9. marts 1973), idet de ændringer, som er foretaget i den nye færdselslov, i det væsentlige er af redaktionel art. Ansvarsområdet kan kort afgrænses således:

Færdselsloven forudsætter, at den ansvarspådragende adfærd er udvist under køretøjets benyttelse på vej, som benyttes til almindelig færdsel af en eller flere færdselsarter (lovens § 1). Er skaden sket, medens motor-køretøjet befandt sig i garage eller på en almindelig gårdsplads, gælder lovens regler ikke, jfr. f. eks. U.1970.429 Ø, hvorefter en rastepads, der var under anlæg ved en vej, ikke kunne anses åben for almindelig færdsel, og U.1975.1083 H, der antog samme resultat med hensyn til betondækket over et parkeringsanlæg, der var under opførelse, og hvor der kørtes med en truck.

Skaden skal være forvoldt på en af de i § 101, stk. 1, nævnte måder. Betingelsen udtrykkes i *Bjarne Frandsen Håndbog i Færdselslovgivningen* 7. udg. 1970 s. 257 således, at »skaden skal være indtruffet, mens motor-køretøjet var i brug som trafikmiddel«. Uden for færdselsloven falder følgende skader, der

består i, at godset bortkommer under transporten ved tyveri eller på lignende måde, jfr. den nedenfor s. 11 nævnte U. 1962.584 Ø om ansvar for en kuffert, der faldt af en droske under befordring, samt skader, der indtræder i forbindelse med læsning eller aflæsning, jfr. Frandsen anf. værk s. 258.

Færdselslovens ansvarsbestemmelser fortolkes strengt af domstolene, jfr. senest U.1976.376 H, hvor føreren af en personbil mistede bevidstheden på grund af en hjerne-lidelse, som ikke da var erkendt, og kørte op på fortovet og derefter over i modsatte vejside, hvor han påkørte nogle fodgængere, som ikke havde mulighed for at undgå påkørslen. Efter disse oplysninger fandtes det ikke godtgjort, at skaden ikke kunne være afværget ved den agtpågivenhed og omhu i henseende til driften, der udkræves ved benyttelse af motordrevne køretøjer, og de påberåbte subjektive undskyldningsgrunde for den abnorme kørsel fandtes ikke at kunne komme i betragtning, hvorfor bilistens ansvarsforsikringsselskab dømtes til at betale erstatning.

I de tilfælde, hvor færdselslovens § 101, stk. 1, ikke kan bringes i anvendelse, gælder ifølge § 102 lovgivningens almindelige regler, dvs. culpereglen, hvorefter der er ansvar for tilregnelige fejl og forsømmelser; det er fast antaget i litteraturen og i retspraksis, at der med hensyn til fragtførerens ansvar for bortkomst og beskadigelse af godset gælder en omvendt bevisbyrde, således at fragtføreren for at undgå domfældelse må gøre det antageligt, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, han svarer for, dvs. navnlig hans hjælpere, jfr. *Ussing Enkelte Kontrakter* 1946 s. 411.

På grundlag af den foreliggende ret sparsomme domspraksis er det vanskeligt at give en almindelig udtalelse om, hvilken forskel der i praksis vil være med hensyn til den strengthed, hvormed fragtførerens ansvar bedømmes efter de forskellige ansvarsregler. Efter den ovennævnte afgørelse i U.1976.376 H, der er meget tæt ved at fastslå et objektivi ansvar, er det nærliggende at anse færdsels-lovsansvaret for noget strengere end ansvaret efter lov 1965, der i overensstemmelse med konventionsreglerne giver mulighed for ansvarsfrihed i særlige tilfælde. Konventionsreglerne må igen anses for noget strengere end culpaansvaret med omvendt bevisbyrde. Domspraksis viser eksempler på frifindelser,

som næppe kunne forekomme under konventionen. Der henvises til U.1955.674 H, der frifandt en fragtfører for erstatningsansvar for tyveri af gods, som antoges begået, medens vognen var i fart, af en person, der var sprunget på under kørslen, og U.1952.463 S, der frifandt for erstatningsansvar for et tyveri begået fra vognen, medens den under en spisepause var efterladt aflåset ved en gæstgivergård i Hamborg ud til en stærkt befærdet gade og i nærheden af en benzintank.

På den anden side må det dog fastholdes, at der også efter den almindelige erstatningsregel med omvendt bevisbyrde påhviler fragtføreren et strengt ansvar, og at domfældelse synes at være hovedreglen. Der henvises til følgende afgørelser, hvor ansvar er pålagt: U.1948.50 H: Under udførelsen af en flytning bortkom nogle genstande. Flytteforretningen, der ikke nærmere havde kunnet oplyse, hvorledes de var bortkommet, måtte bære ansvaret for det tab, som påførtes ejeren ved genstandenes bortkomst. U.1949.535 H: Under en vognmands afhentning af noget flyttegods på banegården blev to kufferter stjålet. Da det ikke var godtgjort, at bortkomsten ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra vognmandens side, dømtes han til at betale erstatning. U.1950.854 H: Nogle vinfade blev stjålet fra en påhængsvogn, der under et ophold i Wien henstod fraspændt hovedvognen. Fra et vindue holdt en medarbejder hos transportfirmaets repræsentant opsyn med påhængsvognen. Kort efter at chaufføren havde forladt stedet, ankom en lastvogn af nøjagtig samme udseende som hovedvognen, spændte påhængsvognen for og kørte bort. Transportfirmaet dømtes til at erstatte vinfadernes værdi, idet bevogtningen af påhængsvognen fandtes at have været utilstrækkelig. U.1936.433 Ø: Ansvar pålagt for bortkomst af en transporteret so, idet vognmanden ikke nærmere havde kunnet oplyse, hvorledes bortkomsten var sket. U.1942.551 V: Ansvar pålagt en vognmand for gods, der var anbragt på vognmandens lastbil, og som gik til grunde ved en brand i bilen, medens den henstod i garage, idet det ikke var godtgjort, at branden ikke skyldtes vognmandens eller hans folks uagtsomme forhold.

Til almindelig belysning af retstilstanden skal udvalget referere følgende domsafgørelser fra tiden efter afgivelsen af Betænkning I:

3.1. Domme om ansvar for bortkomst og beskadigelse af godset, afgjort på grundlag af retstilstanden før lov 1965:

U.1962.193 V: En slagtermester i Års havde i flere år jævnlige gennem en vognmand sendt fjerkræ til en kommissionær i København til salg for slagtermesterens regning. Vognmanden overgav varerne til en fragtmænd, der drev daglig fragtrute Randers-København. Fragtmændens chauffør anbragte tidligt om morgenen varerne i et frit tilgængeligt vindfang foran Kødbyens fjerkræhal, som på det tidspunkt var aflåset. Herfra bortkom en sending. Den nævnte afleveringsmåde fandtes uforsvarlig. Da slagtermesteren ikke var bekendt med den, og vognmanden ikke ansås fritaget for sine forpligtelser som fragtfører ved, at varerne var sendt til en salgskommissionær, som ikke havde haft andre pligter end dem, der følger af salgskommissionsaftalen, fandtes vognmanden erstatningspligtig.

U.1962.584 Ø: En droskevognmand fandtes ansvarlig i anledning af, at en kuffert, der var anbragt på vognens tag og fastgjort med en gummirem, faldt af under kørslen. Færdselsloven var ikke anvendelig, men vognmanden havde ikke godtgjort, at det ikke skyldtes chaufførens fejl eller forsømmelse, at kufferten var faldet af. Det fandtes ikke upåregneligt for chaufføren, at kufferten kunne indeholde værdier (smykker) til en værdi af ca. 3.500 kr., og erstatningen kunne derfor ikke nedsættes.

U. 1964.553 U: En rutebilejer fandtes ansvarlig for bortkomst af en pakke, som chaufføren efter sædvanlig praksis havde kastet i vejsiden ved stoppestedet ud for adressatens bopæl.

U. 1964.724 S: Dampskibsselskabet Øresund, som ejes af de danske og de svenske statsbaner, var – hvadenten forholdet bedømtes efter statsbanelovens § 40 eller sølovens § 118 – ansvarsfri for saltvandsbeskadigelse af nogle kobberplader, der læsset på en lastvogn befordredes med en færge, dels fordi denne risiko er normal ved transport på færgedæk, dels fordi emballagen og lastvognen ikke var vandtætte.

U. 1965.83 H, jfr. U. 1963.924 Ø: En vognmand havde overenskomst med et transportkompagni om kørsel mellem København og Stockholm. Under kørsel i Sverige kørte vognen, der førtes af vognmandens chauffør, i

groften. Skaden på godset erstattedes af det svenske forsikringselskab, hvori et med transportkompagniet samarbejdende svensk transportkompagni havde tegnet ansvarsforsikring. En af forsikringselskabet mod vognmanden anlagt regresssag, der støttedes på vognmandens ansvar i henhold til aftalen med transportkompagniet, fandtes at måtte afgøres efter dansk ret. Da vognmanden ikke havde antageliggjort, at skaden ikke skyldtes fejl eller forsømmelse fra hans eller hans folks side, var han ansvarlig over for transportkompagniet, og en i overenskomsten indeholdt bestemmelse fandtes ikke at have givet vognmanden grundlag for at forvente, at en af transportkompagniet eventuelt tegnet godsforsikring også dækkede hans ansvar. Ansaret, der hvilede på en af vognmanden som selvstændig vognmandsvirksomhed over for transportkompagniet påtaget transportforpligtelse, fandtes ikke at burde bortfalde i medfør af forsikringsaftalelovens § 25, stk. 1, 2. pkt. Da forsikringselskabet ansås indtrådt i transportkompagniets krav, dømtes vognmanden til at erstatte skaden. Dommen, til hvilken der foreligger dissens, er kommenteret i U. 1965 B. 164.

U.1966.724 S: A leverede reklamebrochurer til et svensk firma og lod brochurerne afsende gennem sin speditør, som overdrog til Nordisk Bilspedition A/S at gennemføre transporten. Hertil lejede Nordisk Bilspedition en lastvogn hos vognmand Johs. Rasmussen, hvis chauffør førte vognen under transporten, som foregik med Kastrup-Malmørutens færge. Vognen blev kørt ombord på færgen efter anvisning af færgens mandskab, som anbragte stopklodser ved hjulene og surrede vognen med et reb fra bagakslen til færgens pullerter. Vejret var hårdt, og under sejlsaden sprængtes surringen. Vognen skred ud og fik venstre side knust, hvorved en del af brochurerne faldt ud og blev beskadiget af vand. A påstod Nordisk Bilspedition og vognmand Rasmussen dømt til at erstatte skaden, men begge frifandtes. Nordisk Bilspedition valg af vognmand havde været forsvarligt, og det kunne ikke bebrejdes chaufføren, at han trods det hårde vejr var taget med færgen. Der var ikke udvist culpøst forhold ved vognens anbringelse på færgen, der skete efter styrmandens anvisning, og surringen af vognen var sket ved færgens folk og på dennes ansvar. Vognmand Ras-

mussen fandtes heller ikke ansvarlig i medfør af færdselslovens § 65, som i og for sig også måtte kunne finde anvendelse under sejlsaden med færgen, da skaden efter det oplyste alene skyldtes vejret og mulige fejl fra færgens side.

U.1968.282 H: En fabrikant, der havde solgt granatdele til Iran, anmodede sin speditør om at sørge for forsendelsen, som skulle ske med skib fra fransk havn. Speditøren traf aftale med en vognmand om at transportere godset dertil. Vognmanden opgav i motor-køretøjets TIR-carnet godsets art som »composant de fer pour construction« og undlod at søge tilladelse til kørsel med sprængstoffer gennem Frankrig. De franske myndigheder beslaglagde vognen og varerne, og for at opnå frigivelse af disse måtte vognmanden forligsmæssigt indgå på at betale en bøde på 100.000 NF, som fabrikanten betalte, hvorefter han krævede bødebeløbet og det i øvrigt lidt tab erstattet af speditøren og vognmanden. Speditøren, der udelukkende havde handlet som speditør, blev frifundet. Vognmanden fandtes erstatningspligtig, men da tabet langt oversteg, hvad der kunne påregnes som en rimelig følge af de af vognmanden begåede fejl, begrænsedes erstatningsansvaret – ca. 171.000 kr. – til 50.000 kr. Speditørforbundets almindelige bestemmelse om ansvarsbegrænsning til 20.000 kr. kunne ikke finde anvendelse. Dommen, hvortil der foreligger dissens med hensyn til ansvarsbegrænsningen, er kommenteret i U.1968 B.342.

3.2. Domme om ansvar efter lov 1965:

U.1968.130 V: Ved transport af nogle rør til Sverige fandtes en vognmand ansvarlig for bortkomsten af 400 rør, uanset at der ikke var overgivet chaufføren fragtbrev eller lignende til eget brug, og idet det forhold, at en af destinationerne var forkert angivet, ikke fandtes at kunne fritage vognmanden for ansvar.

U.1969.34 H: Erstatningen for et parti jordbær, der blev ødelagt under vejtransport fra Holland til Danmark, blev fastsat på grundlag af oplysninger fra hollandske institutioner om varens værdi i Holland.

U.1969.582 S: Efter transport med kølebil fra Jugoslavien til Danmark fremkom nogle frosne bær i delvis optøet tilstand. Fragtførem fandtes ansvarlig, idet det måtte antages, at beskadigelsen var sket undervejs og skyld-

tes forhold, som ikke fritager fragtføreren for ansvar, jfr. lov 1965 §§ 24 og 25. Der forelå oplysning om, at vognens køleanlæg ikke havde fungeret tilfredsstillende.

U.1969.900 V: Et parti ost blev af producenten pr. lastbil transporteret til Padborg, hvorfra det af en fragtfører blev befordret i en med tøris nedkølet kølevogn. Ved ankomsten til bestemmelsesstedet i Schweiz fandtes partiet beskadiget og blev afvist af modtageren. Da fragtføreren hverken havde godtgjort, at beskadigelsen skyldtes fejl eller forsømmelse fra producentens side, eller at fragtføreren havde truffet alle nødvendige forholdsregler til beskyttelse af partiet, fandtes han ansvarlig for beskadigelsen, jfr. lov 1965 §§ 24 og 25.

U.1971.284 H: To vognmænd befordrede et parti frosne kyllinger og kalkuner til Schweiz. Det fandtes på grundlag af erklæringer om varernes tilstand ved fremkomsten godtgjort, at de på grund af deres udseende var forringet i værdi og ikke kunne sælges til fuld pris. Fragtførerne, der i medfør af lov 1965 § 24 var ansvarlige for værdiforringelsen, idømtes erstatning, der på det foreliggende grundlag fastsattes skønsmæssigt.

U.1972.281 S: Efter skopt fra Italien til Danmark af et parti fliser viste fliserne sig beskadiget. Fragtføreren nægtede at erstatte skaden under henvisning til, at den skyldtes fejl ved læsningen og stuvningen, der var foretaget af afsenderens folk. Ved dommen blev det fastslået, at chaufføren, der havde bemærket de af afsenderens folk begåede fejl, ved at forholde sig passiv heroverfor og ved ikke at tage forbehold havde udvist sådan forsømmelse, at fragtføreren måtte være erstatningsansvarlig over for modtageren, idet bestemmelsen i lov 1965 § 25, stk. 1c, jfr. stk. 2, under de givne omstændigheder ikke kunne føre til andet resultat.

U.1972.607 H: Et firma A, der drev virksomhed med spedition og transport, havde en fast rute med kørsel af stykgods fra Århus til Oslo og Drammen, hvortil benyttedes firmaets egen lastvogn. Efter anmodning af en maskinfabrik påtog A sig transporten af en maskine fra Århus til Oslo, og da A's lastvogn var fuldt optaget, antog firmaet – som ofte før i lignende situationer – en vognmand V til transporten af maskinen på V's lastvogn. I Oslo blev maskinen ved en fejl dirigeret til Drammen og blev på vejen hertil

beskadiget. I fragtbrevet, der ikke var udfærdiget i overensstemmelse med lov 1965, var under A's navn trykt »Spedition – Transport«; i den individuelle tekst var A angivet som afsender, medens ingen anden var anført som fragtfører. Under de foreliggende omstændigheder fandtes A – uanset om dette kunne anses at være aftalt mellem A og maskinfabrikken – selv som fragtfører at have foretaget befordringen og ikke blot at være oprådt som speditør. A var herefter i medfør af lov 1965 § 24 erstatningsansvarlig for beskadigelsen, og der fandtes ikke at være grundlag for at begrænse erstatningsansvaret. Der blev til dommen afgivet dissens bl. a. af to dommere, som efter bevisførelsen lagde til grund, at fabrikken havde regnet med, at A som speditør ville engagere en vognmand til at udføre transporten, og som ikke fandt, at den omstændighed, at A normalt selv påtog sig to gange ugentlig at transportere gods til Oslo i egen vogn, kunne medføre, at A også hæftede som fragtfører i det i sagen foreliggende tilfælde. Idet disse dommere ikke fandt, at der påhvilede A ansvar som speditør for det efter maskinens ankomst til Oslo passerede, stemte de for at frifinde A.

U.1973.243 S: Et firma A anmodede en speditør S om transport fra Birmingham til København af et parti messingstænger, som A havde videresolgt til Sverige. S traf aftale med en vognmand V om transporten. Ved godsets fremkomst til Tuborg havn viste det sig beskadiget, og en anden fragtfører, som skulle udføre transporten til Sverige, nægtede at modtage det. Stængerne blev derfor kørt til S's plads, hvor de blev undersøgt og underkastet en vis behandling og derefter transporteret til køberen, som overtog dem mod, at A godtgjorde udgifterne til udbedring af skaden. Efter nogen korrespondance mellem A og S reklamerede sidstnævnte 3 uger efter godsets ankomst til Tuborg havn over for V og bad denne foretage det videre fornødne m. h. t. forsikring og besigtigelse af godset. Under den påfølgende retssag søgte A erstatning hos S og V. Under vidneforklaringerne oplystes, at V's chauffør ved modtagelsen af godset i Birmingham havde konstateret, at det var beskadiget. Han havde ikke i den anledning taget forbehold i fragtbrev, men havde efter telefonisk konference med V undladt at kvittere for modtagelsen af godset. Det anføres i dommen, at det måtte på-

hvile V at sørge for, at fragtbrev blev oprettet i overensstemmelse med lov 1965. Dette havde V undladt, og han kunne følgelig ikke tage forbehold som omtalt i lovens § 11, stk. 2. Undladelsen af at kvittere for godset kunne ikke tages som udtryk for, at der var taget forbehold, hvilket V da heller ikke under sagen havde villet fastholde. På denne baggrund kunne det heller ikke efter det i øvrigt fremkomne anses for godtgjort af V, at godset ikke fremtrådte i god stand, da V overtog det. Det blev herefter lagt til grund, at skaden var opstået efter overtagelsen til befordring og inden ankomsten til København. Den på S's plads foretagne undersøgelse af godset var ikke en sådan undersøgelse som omhandlet i lov 1965 § 38, stk. 2. Da skaden var synlig, og der var reklameret mundtligt over for V ved godsets modtagelse i København, jfr. § 38, stk. 1, fandtes V erstatningsansvarlig efter § 24, stk. 1. S frifandtes, da der ikke var påvist nogen forsømmelse fra S's side, som kunne medføre ansvar for skaden.

U.1973.718 U: A, der drev virksomhed med spedition, traf aftale med en fabrik om transport af et parti kølehusdøre m. v. fra Risskov til Åsane ved Bergen. Der udfærdigedes ikke fragtbrev, men en nota, hvori der under A's firmanavn var anført »Spedition – Transport«. I notaens individuelle tekst var bl. a. anført, at godset skulle sendes »pr. AJ 89152 — fra Århus via Frederikshavn«, og som speditør var anført navnet på et firma i Oslo. Godset blev indladet i V's vogn i Risskov og blev i Oslo omladet til en norsk vogn. Ved aflæsningen i Åsane viste det sig beskadiget. Under en retssag, som blev anlagt mere end 1 år efter godsets aflevering, påstod A frifindelse, idet det gjorde gældende, at det alene havde medvirket som speditør, ikke som fragtfører; skaden skyldtes ikke fragtførerens forhold, men mangelfuld emballering, og i øvrigt var et eventuelt erstatningsansvar forældet. Ved dommen blev det lagt til grund, at skaden var sket under kørslen fra Oslo til Bergen. Efter aftalerne mellem A og V, navnlig at den økonomiske risiko påhvilede A, og at A uden begrænsning disponerede over V's lastvogn til fast rutekørsel to gange ugentlig, fandtes A at måtte anses som fragtfører og som sådan i medfør af lov 1965 § 43 ansvarlig for hele transporten. Afsenderen var med føje gået ud fra, at

transporten ville blive foretaget uden omlæsning undervejs. Når A under disse omstændigheder ikke havde gjort opmærksom på, at der skulle ske omladning i Oslo, og den af A instruerede chauffør ved godsets modtagelse ikke havde gjort indsigelse imod emballeringen, fandtes A, der ikke havde sørget for oprettelse af fragtbrev i overensstemmelse med lov 1965, ikke at kunne påberåbe sig bestemmelserne om ansvarsfritagelse i § 24, stk. 2 (afsenderens fejl eller forsømmelse), og § 25, stk. 1 b (mangelfuld emballering). Da A først 4 ½ måned før sagsanlægget i en skrivelse, der fremkom i fortsættelse af en gennem adskillige måneder ført korrespondance, klart havde tilkendegivet at ville påberåbe sig § 25, stk. 1 b, fandtes forældelse i medfør af § 41 allerede af den grund ikke at være indtrådt.

U.1974.365 H: En maltfabrik traf aftale med speditør S om befordring af et parti malt fra Danmark til et svensk bryggeri B. S anmodede et vognmandsfirma F om at påtage sig opgaven, og dette engagerede vognmand V hertil. Dagen efter fremkomsten viste partiet sig at være uanvendeligt som følge af olieforurening; parterne var enige om, at beskadigelsen ikke havde været synlig ved afleveringen. B reklamerede til S, der 3 dage efter godsets aflevering reklamerede i form af en telexmeddelelse til F, som inden 7 dage efter afleveringen telefonisk orienterede V herom. Det antoges ved dommen, at forureningen var sket under transporten. Under de foreliggende omstændigheder fandtes V ikke at kunne påberåbe sig, at der ikke som krævet efter lov 1965 § 38, stk. 2, var fremsat skriftlig indsigelse over for ham inden 7 dage. V ansås derfor erstatningsansvarlig. Dommen er kommenteret i U.1974.B.353.

U.1976.337 H: S, der drev virksomhed med transport og spedition, udsendte bl. a. til A en cirkulæreskrivelse om godstransport til og fra England. Med B havde S indgået aftale om, at B forpligtede sig til for S at befordre gods til og fra England til nærmere fastsatte rater, og om at S forpligtede sig til at lade alt gods til og fra England transportere ved B. Under en transport fra England for A, som udførtes af en af B antaget vognmand C, bortkom noget gods. C havde undladt i overensstemmelse med lov 1965 § 10, stk. 1, at undersøge, om lastelistens oplysninger om antallet af kolli og deres mærker var rigtige, og efter lastningen, som C ikke over-

værede, henstod vognen uden tilsyn på et frit tilgængeligt og sparsomt oplyst sted i flere timer. Uanset om bortkomsten herefter skyldtes forhold i forbindelse med lastningen eller senere indtrådte begivenheder, fandtes B ansvarlig som fragtfører efter lov 1965 § 24. Efter ordlyden af cirkulæreskrivelsen, betalingsvilkårene for transporten, hvorefter der var afkrævet A et beløb for udenlandsk fragt, men ikke særskilt speditorsgebyr, og aftalen mellem S og B fandtes også S at måtte anses som fragtfører. Der var ikke grundlag for at begrænse ansvaret efter speditørforbundets bestemmelser herom.

3.3. Forsinkelse

M. h. t. spørgsmålet om forsinkelse med afleveringen af godset på bestemmelsesstedet er det uden for området for lov 1965 vanskeligere at fastslå, om fragtføreren hæfter efter en culparegel med omvendt bevisbyrde, eller om det påhviler den berettigede at godtgøre, at forsinkelsen kan tilregnes fragtføreren som ansvarspådragende. Om dette spørgsmål, der ikke ses afgjort i retspraksis, antog udvalget i Betænkning I s. 28, at hvor godset ikke har været fremme til aftalt tid, eller hvor fragtføreren var klar over, at det var af væsentlig betydning, at godset var fremme til bestemt tid, og formentlig også hvor transporten har været ekstraordinært længe, hæfter fragtføreren for forsinkelsen efter samme regler som for bortkomst og beskadigelse, således at han ifalder ansvar, medmindre det må antages, at skaden ikke skyldes fejl eller forsømmelse af ham eller nogen, for hvem han er ansvarlig. Om ansvaret efter færdselsloven antog udvalget, jfr. Betænkning I s. 22, at det formentlig – bortset fra særlige tilfælde – omfatter tab, der skyldes, at transporten er blevet forsinket.

4. Forsikringsspørgsmål

Krav om erstatning for skader forvoldt af motordrevne køretøjer skal efter færdselslovens § 105 være dækket af en forsikring, der skal tegnes i et af staten anerkendt forsikringsselskab, og som forsåvidt angår tingskade skal dække indtil 1.000.000 kr. for den ved en enkelt begivenhed forårsagede skade.

3.4. Revision af motoransvarsreglerne

Om ansvaret efter færdselsloven foreslog det af justitsministeriet i 1952 nedsatte udvalg vedrørende en revision af reglerne om erstatning for skader voldt ved brugen af motor-køretøjer og om tvungen forsikring til dækning af skaderne i sin betænkning (nr. 179/1957) en ordning, der medførte et objektivi-t ansvar for skader forvoldt af motorkøretøjer, således at den obligatoriske ansvarsforsikring skulle dække, selv om ingen var skyld i skaden. Undtaget fra ordningen var efter forslaget bl. a. skader på ting, som beføres med motorkøretøjet, bortset fra passagerers klæder, håndbagage o. lign. Skade på gods, der beføres med det skadevoldende motorkøretøj, skulle – med den nævnte undtagelse – efter forslaget falde helt uden for færdselslovens ansvarsområde og uden for motoransvarsforsikringen.

De i betænkningen af 1957 fremsatte forslag er ikke blevet gennemført; dette stod dog ikke i forbindelse med spørgsmålet om ansvar for transporteret gods, men skyldtes en almindelig usikkerhed over for de øvrige videregående reformer, som betænkningen foreslog.

En inden for Europarådet udarbejdet konvention af 1973 om erstatningsansvar for skade forvoldt af motorkøretøjer indeholder regler om et objektivi-t ansvar, men konventionen undtager fra sit anvendelsesområde skade på gods, der transporteres med det skadevoldende køretøj, jfr. art. 10. Konventionen er ikke tiltrådt af Danmark.

I bemærkningerne til færdselsloven af 10. juni 1976 er bl. a. anført, at udviklingen siden 1957 taler for, at spørgsmålet om et objektivi-t ansvar for færdselsskader påny gøres til genstand for overvejelse. Justitsministeriet har i september 1975 nedsat et udvalg med denne opgave.

Erstatningsansvaret efter færdselsloven omfatter beskadigelse af gods, der beføres med det skadevoldende motorkøretøj. Herved dækker den obligatoriske motoransvarsforsikring, såfremt skaden kan henføres til en af de i færdselsloven omhandlede skadeårsager, også det kontraktmæssige ansvar, som

vejfragtforeren ifalder for skade på det transporterede gods. Tilsvarende gjaldt efter færdselsloven af 1955. Antages det som ovenfor under 3.3. nævnt, at færdselslovsansvaret omfatter tab, der skyldes forsinkelse med transporten, dækker den lovpligtige ansvarsforsikring også dette ansvar.

Udvalget af 1952, der foreslog ansvaret for befordret gods undtaget fra færdselsloven og motoransvarsforsikringen, nærede en vis betænkelighed ved dette forslag. Udvalget anførte herom (s. 24), at

»det må anses for mest hensigtsmæssigt, om ejeren af et motorkøretøj kan nøjes med at tegne en enkelt forsikring, som dækker ham for ethvert krav, der kan rettes mod ham som følge af køretøjets brug, og da forsikringen for motorkøretøjet i almindelighed vil blive opfattet således, hvorfor transportforsikring ofte slet ikke vil blive tegnet.«

Om begrundelsen for alligevel at fremsætte forslaget henviste udvalget bl. a. til hensynet til nordisk retsenhed: I Finland og Sverige gjaldt de særlige motoransvarsregler ikke gods, der transporteres med det skadevoldende køretøj, og i Norge, hvor der gjaldt en lignende regel som i Danmark, undtog motoransvarsforsikringselskaberne i vilkårene for den almindelige motoransvarsforsikring udtrykkeligt transporteret gods fra forsikringen, således at selskabet alene hæftede over for ejeren af det skadelidte gods, men havde regres mod forsikringstageren. Udvalgets bemærkninger var i øvrigt følgende:

»Når udvalget trods disse betænkeligheder har foreslået, at skade på transporteret gods også i Danmark skal holdes uden for de særlige regler, skyldes dette, foruden hensynet til at opnå størst mulig overensstemmelse mellem de nordiske udkast, at ansvaret som hovedregel bliver et ansvar uden hensyn til skyld. Det forekommer ikke rimeligt at pålægge ejere af lastmotorvogne i almindelighed en pligt til at bære udgifterne til en så vidtgående forsikring af transporteret gods. Hertil kommer, at transportforsikring alligevel som nævnt bliver nødvendig i mange tilfælde af hensyn til skader ved læsning eller tyveri. I denne forbindelse er det også af betydning, at maksimumsgrænsen for den samlede tingsskade ved en enkelt forsikringsbegivenhed er foreslået sat til 50.000 kr. for hvert køretøj. Skulle ejeren af transporteret gods kunne kræve erstatning af transportørens

automobilforsikring, måtte dette maksimumsbeløb antagelig forhøjes for at sikre rimelige dækningsmuligheder for erstatningskravene i anledning af tingsskade, hvilket ville betyde en yderligere fordyrelse af forsikringen. Når bortses fra de mere specielle regler i Island og Tyskland, ... er Danmark og Norge så vidt udvalget bekendt de eneste lande i Europa, hvor transportørens ansvar dækkes af motorforsikringen, og det kan derfor ikke ventes, at den dansk-norske ordning vil blive lagt til grund, hvis der bliver spørgsmål om at tilvejebringe internationale regler om transportørens ansvar, hvilket antagelig for eller senere vil ske. Endelig er det sandsynligt, at forsikringselskaberne vil åbne adgang til ved et tillæg til den tvungne forsikring at få dækket også det ansvar for gods, der efter almindelige erstatningsregler vil kunne pålægges ejeren eller føreren af det køretøj, hvormed godset befordres.«

Som foran anført blev det af udvalget af 1952 stillede forslag ikke gennemført; derimod gennemførtes forslaget i Norge ved *lov af 3. februar 1961 om ansvar for skade som motorvogn*er gjer.

Beløbsgrænsen for den lovpligtige ansvarsforsikring efter færdselsloven af 1955 var oprindeligt 60.000 kr. ved tingsskade, men grænsen blev forhøjet nogle gange og udgør nu som ovenfor nævnt efter færdselsloven af 1976 1.000.000 kr.

Foruden den dækning, som opnås gennem motoransvarsforsikringen, kan vognmandsvirksomhederne skaffe sig forsikringsmæssig dækning for den del af fragtføreransvaret, som ikke tillige er et færdselslovsansvar, gennem en særlig fragtføreransvarsforsikring. Dette skete tidligere ved tegning af en såkaldt autotransport- eller godsansvarsforsikring. Disse forsikringer tegnedes i årene siden 1945 i stort set uændret form og betragtedes efterhånden af forsikringselskaberne som utidssvarende, bl. a. fordi dækningssummerne med den stedfundne udvikling ikke længere kunne give de sikrede fornøden tryghed. Også fra fragtførerside fremkom der kritik, som navnlig gik ud på, at forsikringsvilkårene indeholdt forbehold, som kunne gøre det tvivlsomt, om skader ved på- og aflæsning og som følge af fejlekspeditioner, bortkomst og forsinkelse var dækket af forsikringen.

Ved international vejtransport ordnedes forsikringsproblemerne fra den 1. august 1962 ved, at Foreningen af danske Eksportvognmænd i et tysk forsikringsselskab tegnede en kollektiv transportansvarsforsikring, som ydede dækning efter konventionens regler. I 1969 etablerede en kreds af danske forsikringsselskaber en international fragtføreransvarsforsikring, som dækker ansvaret efter lov 1965. Med det formål at skabe mulighed for en mere tidssvarende dækning end hidtil oprettede de samme selskaber i 1974 under Katastrofeforbundet for Fragtføreransvarsforsikring en forsikring, hvorefter der i meget vidt omfang ydes dækning ved indenlandske transporter efter reglerne i CMR, jfr. de nedenfor s. 106 aftrykte Forsikringsbetingelser for fragtføreransvarsforsikring i tilslutning til lov nr. 129 af 15. april 1930 om forsikringsaftaler. Efter denne fragtføreransvarsforsikring dækker selskaberne efter dansk rets almindelige regler om fragtføreres ansvar; dog dækkes der i overensstemmelse med reglerne i lov 1965, hvis der efter disse regler ville være et videregående ansvar, end hvad der følger af dansk rets almindelige regler. Forsikringen dækker imidlertid ikke skade, der er omfattet af køretøjets lovpligtige ansvarsforsikring.

Fragtføreransvarsforsikring på andre vilkår og til andre præmier tegnes af forsik-

ringsselskaber, der står uden for det nævnte Katastrofeforbund.

Assurandør-Societetet har oplyst, at det må skønnes, at fragtføreransvarsforsikring er tegnet for ca. 30 pct. af samtlige køretøjer, der benyttes til transport af gods mod betaling. Da en del vognmandsvogne alene anvendes til kørsel af affald, jord, grus o. lign. og derfor ikke frembyder behov for fragtføreransvarsforsikring, må det nok antages, at den forsikringsmæssige dækningsgrad er noget højere end 30 pct.

Den gennemsnitlige præmie for fragtføreransvarsforsikring alene dækkende indenlandske transporter lå i 1975 på ca. 1.700 kr. og i 1976 på ca. 1.900 kr. Gennemføres en ny lovgivning, således at konventionsreglerne bliver gældende, skal der ikke ske egentlige ændringer i forsikringens dækningsregler, men undtagelsen for skader, der henhører under den lovpligtige ansvarsforsikring, skal falde bort. Dette vil medføre en præmieforøgelse på fragtføreransvarsforsikringen, der skønnes at blive på 10 pct.

Gennemsnitspræmien for den lovpligtige motoransvarsforsikring var i 1976 for motor-køretøjer af gruppen »gods mod betaling« ca. 3.000 kr. Hvis forsikringen ikke længere skal dække skade på transporteret gods, vil denne præmie kunne reduceres med skønsmæssigt 8 pct.

5. Offentligretlig regulering af landevejstransporten

Bortset fra fragtmandskørsel, som igennem en årrække har været undergivet en koncessionsordning, jfr. senest lovebekendtgørelse nr. 346 af 14. juli 1970, er offentligretlige regler om den indenlandske godsbefordring ad landevej først gennemført ved lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøjer. Efter loven, der har til formål dels at give mulighed for en kvantitativ regulering inden for vognmandserhvervet, dels at sikre opfyldelsen af visse kvalifikationskrav med hensyn til faglig viden og økonomisk baggrund, kræves der tilladelse, som meddeles af Vejtransportrådet, til godskørsel for fremmed regning (vognmandskørsel) med et motor-

køretøj eller vogntog, hvis den samlede tilladte totalvægt overstiger 6 tons. Kørsel med mindre vogne kan ske uden tilladelse. Motorkøretøjer og vogntog over 6 tons totalvægt, der anvendes til kørsel med gods for egen regning (firmakørsel), skal anmeldes, men der kræves ikke tilladelse til sådan kørsel. Tilladelser meddeles særskilt for hver motorvogn/vogntog, som vedkommende vognmandsvirksomhed ønsker at benytte. Antallet af tilladelser omfattede pr. 1. marts 1978 ca. 22.650 køretøjer. Til fragtmandskørsel, dvs. kørsel, hvorved der mellem forud fastsatte områder mod vederlag regelmæssigt udføres samtidig transport af gods, der tilho-

rer eller på anden nærmere angiven måde er knyttet til flere personer, kræves en særlig tilladelse uden hensyn til kapaciteten af det benyttede køretøj samt – hvis totalvægten overstiger 6 tons – tillige tilladelse efter lovens almindelige regler. Antallet af tilladelser til fragtmandskørsel omfattede pr. 1. januar 1978 ca. 2.350 køretøjer. Antallet af anmeldte

firmavogne over 6 tons var pr. 1. januar 1978 20.223. Hvis godset transporteres over grænsen til udlandet med samme motorkøretøj, kræves der særskilt tilladelse til transporten efter reglerne i lov nr. 257 af 22. maj 1974 om international godstransport med motorkøretøjer m. v. samt efter visse internationale aftaler eller EF-regler.

6. Statistiske oplysninger

Danmarks Statistik har i 1953 og 1968 foretaget transporttællinger for vognmandserhvervet. Resultatet af 1968-undersøgelsen er offentliggjort i Statistiske Efterretninger nr. 67, 1969 og nr. 57, 1972. På baggrund heraf har Akademiet for de Tekniske Videnskaber foretaget beregninger af godstransportarbejdets udvikling, offentliggjort i Rapport nr. 8 i juli 1975.

Antallet af vognmandsvirksomheder og lastvogne inden for vognmandserhvervet er kun steget meget begrænset i perioden mellem de to undersøgelser, nemlig fra 9.036 virksomheder med 16.464 lastvogne i 1953 til 9.305 virksomheder med 20.839 lastvogne i 1968.

Pr. 1. marts 1978 er der i henhold til lov nr. 293 af 23. maj 1973 om godstransport med motorkøretøjer i alt udstedt ca. 22.650 vognmandstilladelser til ca. 9.000 vognmænd. Da der kun kræves »vognmandstilladelse« til lastvogne med en totalvægt på over 6 tons, vil det altså sige, at vognmandsvirksomhederne i alt pr. 1. marts 1978 råder over ca. 22.650 lastvogne over 6 tons totalvægt, dvs. køretøjets vægt i fuldt lastet tilstand.

I 1968 havde vognmandsvirksomhederne 20.839 lastvogne, hvoraf 2.289 stk. havde en lasteevne under 3 tons, hvilket næsten svarer til 6 tons totalvægt. Antallet af vognmandsvogne med en totalvægt over ca. 6 tons var således i 1968 18.550 lastvogne.

Der har således i løbet af de sidste 10 år været en stigning i antallet af lastvogne over 6 tons totalvægt på ca. 22 pct. Antallet af vognmandsvirksomheder har derimod vist sig svagt faldende, uden at der dog kan siges at være en klar tendens.

Fra 1953 til 1968 steg den gennemsnitlige lasteevne for lastvogne inden for vognmandserhvervet fra 3,3 tons til 6,5 tons. Den samlede lasteevne steg fra knap 55.000 tons til 135.400 tons.

Som antydnet ovenfor er antallet af store lastvogne steget ret betydeligt siden 1968. Mangelfuldt statistisk materiale gør det imidlertid vanskeligt at vurdere, hvor meget den gennemsnitlige lasteevne er steget siden 1968.

Det samlede transportarbejde inden for vognmandserhvervet, målt som produktet af den befordrede godsmængde og kørselsdistancen, udgjorde i 1953 ca. 1,3 mia. ton-km, og i 1968 ca. 4,3 mia. ton-km. For 1970 er det beregnet til 4,7 mia. ton-km.

Ved siden af de vognmandsejede lastvogne findes en betydelig lastvognskapacitet hos fabrikations- og handelsvirksomheder og firmaer i øvrigt, der udfører befordring af egne varer med eget motorkøretøj, såkaldt firmakørsel. Firmavognenes transportarbejde var i 1970 3,2 mia. ton-km.

Den samlede godsmængde, der blev befordret med vognmandsejede lastvogne og med jernbaner, udgjorde i 1968 henholdsvis 122 mio. tons og 6,9 mio. tons. I 1970 var de tilsvarende tal 134 mio. tons og 7,2 mio. tons.

Den gennemsnitlige transportlængde er imidlertid betydelig kortere for vejtransporteret gods end for det gods, der befordres med jernbane. Man får derfor et bedre udtryk for fordelingen af transportarbejdet mellem vognmandsvirksomhederne og jernbanerne, hvis man angiver transportarbejdet i ton-km. I 1970 var godstransportarbejdet som tidligere nævnt 4,7 mia. ton-km for vognmandslastbilerne og 7,9 mia. ton-km for samtlige last-

vogne, incl. firmavogne. Jernbanernes transportarbejde var 1,4 mia. ton-km.

Ved transporttællingen i 1968 inddelte man landet i 26 handelsområder. Herved fandt man, at 71 pct. af alt vognmandstransporteret gods blev aflæsset inden for samme geografiske handelsområde, som på-læsningen havde foregået i. 71 pct. af de transporter, der i 1968 blev udført af vognmændene, må derfor karakteriseres som transporter i egentlig nærtrafik.

Kun godt 7 pct. af transporterne sker over en afstand på 10 km eller mere.

Fordelt efter arten af det transporterede gods omfatter de af vognmændene i 1970 udførte transporter:

Korn, fødestoffer etc.	1,9 pct.
Fødevarer m. v.	13,1 pct.
Metaller, mineralske og kemiske produkter samt maskiner m. v.	2,5 pct.
Træ, papir m. v.	1,5 pct.
Byggematerialer m. v.	56,3 pct.

Fast og flydende brændsel	2,6 pct.
Øvrige varer	15,5 pct.
Stykgods	6,6 pct.

I alt 100,0 pct.

Med hensyn til vognmandserhvervets struktur fremgår af transporttællingen bl. a., at 95 pct. af virksomhederne råder over en vognpark på under 6 køretøjer. Disse virksomheder repræsenterer knap $\frac{3}{4}$ af erhvervets samlede bilpark og næsten $\frac{2}{3}$ af samtlige påhængsvogne. 55 pct. af virksomhederne råder alene over én vare- eller lastvogn og tegner sig for knap $\frac{1}{4}$ af den samlede bilpark. En vognpark på 20 biler eller derover havde 0,4 pct. af samtlige virksomheder³⁾, der tilsammen rådede over knap 8 pct. af den samlede bilpark og over 10 pct. af erhvervets påhængsvogne.

Disse tal ændrer sig kun ganske lidt fra år til år, men der kan dog konstateres en svag udvikling i retning af flere mellemstore forretninger, mens antallet af små forretninger holder sig nogenlunde konstant.

³⁾ Incl. DSB

7. Udvalgets overvejelser

7.1. Behovet for lovgivning

Medens den lovgivning om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport af gods, som er gennemført eller foreslået gennemført i Finland, Norge og Sverige, har været båret af et stærkt ønske hos de pågældende organisationer inden for erhvervslivet om en sådan lovgivning, har en tilsvarende trang ikke fundet udtryk blandt danske vognmænd eller transportbrugere.

Denne forskel beror antagelig i første række på, at transportafstandene hos os er kortere og afviklingen af transporterne derfor gennemgående mere ukompliceret, hvortil kommer, at ansvars- og forsikringsreglerne i færdselsloven har givet en stort set tilfredsstillende løsning af spørgsmålet om fragtførelses ansvar for skade på det transporterede gods.

En fuldstændig rationel ordning af ansvarsspørgsmålene giver færdselsloven dog ikke mulighed for. Færdselsloven omfatter kun skader, der skyldes kørselsuheld og lignende, men ikke skader, der sker under læsning eller aflæsning, eller som skyldes tyveri eller anden tilfældig bortkomst af godset, og maksimeringen af forsikringsdækningen er fastsat efter andre overvejelser end hensynet til den erhvervsmæssige godsbefordring.

Det er udvalgets opfattelse, at der er behov for og bør gennemføres en lovregulering af retsforholdene med hensyn til fragtaftaler om den indenlandske vejtransport, i det væsentlige i overensstemmelse med de lovregler, der efter lov 1965 gælder om internationale transporter.

De på internationale konventioner byggede regler om fragtaftaler ved international befordring til søs, med jernbane eller ad luftvejen har dannet mønster for lovregler også om den indenlandske trafik, og det synes på forhånd ikke rimeligt, at den indenlandske vejtransport, som både målt i absolutte tal og i forhold til andre former for godstransport er af voksende betydning,

skulle forblive det eneste område inden for transportsektoren, om hvis privatretlige side der ikke er fastsat særlige regler i lovgivningen.

Selv om fragtaftaler om vejtransport mellem de nordiske lande nu reguleres af de allerede gennemførte CMR-love, og en fælles nordisk lovgivning om indenlandske transporter derfor ikke har direkte erhvervsøkonomisk betydning, er det dog udvalgets opfattelse, at det nære økonomiske samkvem mellem de nordiske lande på mere indirekte måde gør det ønskeligt, at der gælder samme regler i landene.

I det omfang, hvori almindelige formueretlige regler er afgørende for parternes retsstilling, knytter der sig trods alt en vis usikkerhed til løsningen af en række enkeltspørgsmål, bl. a. fordi det kan være vanskeligt at forudse, i hvilket omfang analogier fra andre transportretlige love, herunder lov 1965, vil få indflydelse på afgørelserne. Sådant usikkerhed med hensyn til, hvad der er gældende ret, vil i et vist omfang kunne fjernes ved den foreslåede lovgivning. Konventionsreglerne er efter udvalgets opfattelse generelt set af et sådant indhold, at de er egnede til at gælde som lovregler også for indenlandske transportforhold. På flere punkter er de udtryk for en mere rationel ordning af vognmandserhvervets praktiske behov. Dette gælder således med hensyn til standardiseringen af erstatningsydelsen og limiteringen af ansvaret. De mulige ulemper for transportbrugere, som følger heraf, opvejes efter udvalgets mening af de fordele, der følger af konventionsreglernes skarphed og den sikkerhed i retsstillingen, dette giver. Hertil kommer, at det efter de foreslåede regler er muligt i det enkelte tilfælde at sikre særlige interesser gennem aftaler om forhøjelse af ansvarsgrænsen eller tegning af særlig afleveringsinteresse.

Mange vognmandsvirksomheder og andre med transportvirksomhed beskæftigede, navnlig speditorer, udfører med større eller mindre hyppighed både indenlandsk og international transport, ligesom mange transportbrugeres behov fra tid til anden omfatter både den ene og den anden type af befordring. I sådanne tilfælde vil det være lettere for parterne at overskue retsstillingen, hvis der i det væsentlige gælder samme lovregler for indenlandsk og international transport.

Siden motoransvarsbetænkningen af 1957 har det jævnligt været genstand for debat at undtage ansvaret for transporteret gods fra færdselsloven og den lovpligtige ansvarsforsikring, og efter at dette er sket i Norge, betegner det danske system, så vidt det er udvalget bekendt, en ren dansk særordning.

Udvalget antager, at det for alle implicerede – fragtførere, transportbrugere og forsikringsgivere – vil være en fordel at kunne samle alle de forhold, hvor et transportansvar ifaldes, og altså et forsikringsbehov foreligger, under én forsikring. Den omstændighed, at en sådan forsikringsform allerede er etableret i tilknytning til konventionsreglerne og har fundet tilslutning blandt vognmandsvirksomhederne, må efter udvalgets opfattelse tages som tegn på, at transporterhvervet og dets kunder ikke længere generelt føler deres interesser varetaget gennem færdselslovens og den lovpligtige motoransvarsforsikrings ordning. Udvalget finder det naturligt, at der søges skabt overensstemmelse mellem det praktiske erhvervslivs forsikringsbehov og de gældende lovregler, og finder heri det væsentligste argument for, at fragtføreransvaret bør undtages fra færdselslovens ansvarsregler og optages i en særlig lov, som bedre end færdselsloven modsvarer de praktiske behov og afstikker dækningsområdet for fragtføreransvarsforsikringen.

Efter de foreliggende oplysninger om udgifterne ved forsikringstegning, jfr. ovenfor s. 17, kan det ikke antages, at hensynet til vognmandserhvervets driftsomkostninger taler imod at undtage ansvaret for transporteret gods fra den almindelige lovpligtige motoransvarsforsikring. Fragtføreransvarsforsikring – der efter udvalgets opfattelse ikke bør være obligatorisk – tegnes allerede under den nugældende ordning af et stort antal af de i betragtning kommende vognmandsvirksomheder. Efter en gennemførelse af udvalgets

forslag vil der kunne blive tale om en generel nedsættelse af præmierne for den lovpligtige ansvarsforsikring for motorkøretøjer, der benyttes til godstransport mod betaling. Nedsættelsen må forventes nogenlunde at modsvares af en forhøjelse af præmien på fragtføreransvarsforsikring, men herved placeres forsikringsomkostningerne i højere grad end efter færdselslovens system hos de virksomheder, der repræsenterer den faktiske risiko.

Udvalget har udarbejdet det nedenfor s. 25 ff. gengivne udkast til en lov om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport. Som nævnt er det udvalgets opfattelse, at konventionsreglerne generelt set er egnede til at finde anvendelse også på den indenlandske godstransport, og udkastet bygger derfor ligesom de øvrige nordiske lovtjekster i meget væsentligt omfang på disse regler.

7.2. Præceptive eller deklaratoriske regler

Et hovedspørgsmål under de fælles nordiske udvalgsdrøftelser har været, om den foreslåede lovgivning burde gælde som en tvungende (præceptiv) ordning, eller om reglerne blot skulle finde anvendelse, hvor parterne ikke har truffet anden indbyrdes aftale (deklaratoriske regler). Lov 1965 er i overensstemmelse med CMR præceptiv både i forhold til fragtføreren og i forhold til transportbrugeren, hvorimod der efter de gældende internationale konventioner om sø- og lufttransport ikke er noget til hinder for, at fragtføreren påtager sig videregående forpligtelser end efter konventionsreglerne. Som nærmere motiveret nedenfor i bemærkningerne til lovudkastets § 5 finder udvalget, at de særlige transportpolitiske hensyn, som har ligget til grund for den helt specielle ordning i CMR, ikke gør sig gældende med hensyn til de indenlandske transportforhold, og at det derfor ikke bør være udelukket, at fragtføreren ved aftalen påtager sig større forpligtelser end efter loven, f. eks. et videregående ansvar for godset. Derimod bør reglerne ligesom på de andre transportområder være præceptive i den forstand, at de som hovedregel angiver en nedre grænse for fragtførers ansvar, som kun skal kunne fraviges ved aftale i tilfælde, hvor det er rimeligt begrundet i godsets usædvanlige beskaffenhed eller særlige omstændigheder ved transporten.

7.3. Lempelse af erstatningsansvar

Under forhandlingerne mellem de nordiske udvalg har spørgsmålet om lempelse af erstatningsansvar været drøftet.

Hvad angår fragtførerens ansvar, er der i almindelighed ingen anledning til at lempe. Fragtførerne har mulighed for at tegne tilfredsstillende ansvarsforsikring, hvorfor den økonomiske risiko, der som følge af ansvarsreglerne er forbundet med at udføre gods-transport mod vederlag, normalt bør søges dækket ad forsikringsvejen. Dette gælder dog ikke ubetinget, hvor en befordring ikke sker som led i fragtførerens erhverv eller udføres af en fragtfører, der ikke har transportvirksomhed som erhverv, f. eks. hvor en virksomhed benytter sine køretøjer til befordring af gods for de ansatte eller for en forretningsforbindelse el. lign., eller hvor befordringen har karakter af en vennetjeneste, selv om den i og for sig sker mod et vist vederlag og derfor omfattes af de foreslåede ansvarsregler. I sådanne tilfælde vil et ansvar kunne føles urimeligt, bl. a. fordi den, der optræder som fragtfører, ikke med rimelighed kan forventes at have tegnet ansvarsforsikring som fragtfører og ikke – som under den nugældende retstilstand – har risikoen dækket ind gennem den lovpligtige motoransvarsforsikring.

Hvad angår afsenderen, pålægger lovudkastet, der følger konventionsreglerne, i flere tilfælde et rent objektivt og – i modsætning til fragtføreransvaret – ubegrænset ansvar for skade, der rammer fragtføreren, se § 11 om ansvar for urigtige eller ufuldstændige oplysninger eller anvisninger til brug for fragtbrevet, § 14 om ansvar for mangelfuld indpakning af godset og § 15 om ansvar for farligt gods. Ved internationale transporter vil de fleste afsendere være forretningsforetagender, som er eller bør være indstillet på at bære denne risiko. Ved indenlandske transporter udgør afsenderne en langt mere uensartet gruppe, hvoraf en betydelig del må antages at være uden evne til at bære et objektivt ansvar, der vil kunne være af betydeligt omfang og i praksis næppe vil kunne dækkes ved ansvarsforsikring.

Der var på denne baggrund mellem de pågældende repræsentanter for udvalgene enighed om at foreslå en lempelsesregel, der skulle kunne anvendes som en slags »sikkerhedsventil« i tilfælde, hvor et ansvar efter

lovens regler ville føles urimeligt strengt, og hvor parterne ikke på forhånd inden for de grænser, der følger af udkastets § 5, havde truffet aftale om en regulering af ansvars-spørgsmålet. I de øvrige nordiske lovtjekster blev der herefter optaget en bestemmelse, hvorefter der kan ske lempelse af erstatningsansvar, som efter loven påhviler en afsender eller, forudsat at befordringen er »av tillfällig art« (norsk tekst: »ikke er ledd i yrkesmessig godsbefordring«), en fragtfører. Ligeledes indeholder de nævnte bestemmelser regler om lempelse af erstatning, der kræves af nogen, for hvem fragtføreren eller afsenderen er ansvarlig. I forbindelse med den i 1975 i Sverige indførte almindelige lempelsesregel i skadeståndslagen gennemførtes ved lag 1975:409 en ændring af vägtransportlagens § 39, der herefter går ud på, at skadeståndslagens lempelsesregel finder anvendelse med den begrænsning, at fragtførerens ansvar kun kan lempes, såfremt der er tale om en befordring »av tillfällig art.«⁴⁾

I Danmark har det af justitsministeriet nedsatte erstatningslovsudvalg i betænkning nr. 829/1978 stillet forslag om en almindelig lov om erstatningsansvar. Lovudkastet indeholder en generel lempelsesregel, efter hvilken erstatningskrav kan nedsættes eller bortfalde, når ansvaret ville virke urimeligt tyn-gende for den erstatningsansvarlige, eller når ganske særlige omstændigheder i øvrigt gør det rimeligt. Bestemmelsen gælder efter forslaget alle former for erstatningsansvar, herunder ansvar for tingsskade og almindelig formueskade, såvel i som uden for kontraktsforhold, og uden hensyn til, om ansvaret hviler på culpereglen eller andet grundlag.

Af bestemmelsens formulering fremgår, at der ved afgørelsen af, om lempelse bør ske, skal tages hensyn til skadens størrelse, ansvarrets beskaffenhed, skadevolderens forhold og skadelidtes interesse samt til foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheder. Det anføres i udvalgets bemærkninger, at forslaget er tænkt som en sikkerhedsventil, der kun

⁴⁾ Jfr. de nedenfor s. 75 ff. aftrykte nordiske lovtjekster. Den svenske regel har fået følgende affattelse:

»Har avsändare eller, såvitt angår befordran av tillfällig art, fraktförare ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas efter vad som föreskrives i 6 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).«

skal finde anvendelse i undtagelsestilfælde, og at det inden for kontraktforhold vil kunne være rimeligt at lempe ansvaret i tilfælde, hvor erstatningsbyrden er usædvanlig stor og tyngende set i forhold til det ansvarsgrundlag – skyld hos kontraktsparten og hans ansatte, garantiforpligtelser eller lovbestemt objektivi ansvar – som den misligholdende kontraktsparts ansvar hviler på.

Erstatningslovsudvalgets forslag vil, hvis det gennemføres, give hjemmel til at lempe erstatningsansvar, som efter reglerne i nærværende udvalgs lovudkast påhviler en part i en fragtaftale om indenlandsk vejtransport. Forslaget overflodiggør derfor en særlig lempelsesregel i en lov om vejfragtaftaler, og nærværende udvalg finder på denne baggrund ikke anledning til at stille forslag herom. Spørgsmålet om ansvarlempelse i vejtransportforhold bør efter udvalgets opfattelse nu bero på, om der i overensstemmelse med erstatningslovsudvalgets forslag gennemføres en almindelig lempelsesregel. En regel som den svenske, der begrænser adgangen til at lempe fragtførerens ansvar, er efter udvalgets mening upåkrævet.

7.4. Fragtbrev

Et hovedspørgsmål under udvalgsdrøftelserne har ligeledes været spørgsmålet om nødvendigheden af at anvende fragtbrev, der i CMR er foreskrevet som obligatorisk, og om de retsvirkninger, der bør knyttes til fragtbrevet. Når udvalget i Betænkning I s. 11 som sin foreløbige opfattelse gav udtryk for, at konventionsreglerne ikke uden videre lader sig overføre på indenlandske befordringer, og at regler herom i givet fald under hensyn til disse befordrings mere uensartede præg formentlig bør være mere elastiske, var det navnlig spørgsmålet om fragtbrev og visse andre af bestemmelserne i konventionens kapitel III om fragtaftalens indgåelse og opfyldelse, man havde for øje. De indenlandske transporter udgør en sammensat gruppe, hvoraf kun visse typer kommercielt kan sidestilles med international befordring. Adskillige indenlandske befordringer er af meget enkel beskaffenhed (sten, grus og andet massegods) eller foregår over meget kort afstand under forhold, hvor oprettelse af fragtbrev af parterne ville føles som urimelig formalisme, og hvor det må antages, at mange af konventionens detaljerede regler om fragtaftalens

indgåelse og opfyldelse ikke modsvarer et praktisk behov. Under de nordiske udvalgsforhandlinger enedes man derfor om at foreslå en ordning, hvorefter fragtbrev ikke er obligatorisk, men af hver af parterne kan kræves oprettet, medmindre det ville medføre særlig ulempe eller være usædvanligt ved den pågældende type af befordringer. Tillige enedes udvalgene om, at fragtbrev i indenlandske transportforhold alene bør have en bevismæssig betydning, medens der ikke bør knyttes nogen særlig legitimationsvirkning til fragtbrevet i den forstand, at besiddelsen af fragtbrevet er nødvendig for at kunne råde over godset under befordringen. Undtagelse herfra skulle gælde, hvis parterne påførte fragtbrevet en »Indenrigs CMR«-klausul, i hvilket tilfælde samme retsvirkninger som efter konventionsreglerne skulle knyttes til fragtbrevet. Denne undtagelsesbestemmelse udgik imidlertid efter beslutning under de nordiske departementsforhandlinger i 1973 af de finske, norske og svenske lovtjekster. Heller ikke efter det danske udvalgs mening er der behov for en sådan ordning, hvorfor bestemmelsen ikke er medtaget. I øvrigt stemmer udvalgets lovudkast med, hvad der opnåedes enighed om mellem de nordiske udvalg. Bestemmelserne om fragtbrev og om fragtaftalens indgåelse og opfyldelse fremtræder herefter i forhold til lov 1965 som i høj grad forenklede og tilpasset de praktiske hensyn, der gør sig gældende på det indenlandske transportområde.

7.5. Forholdet til konventionsreglerne

Udvalget har ved udarbejdelsen af lovudkastet lagt vægt på at følge systemet i konventionsreglerne og grundtrækkene i reglernes materielle indhold. Som det fremgår af bemærkningerne til de enkelte bestemmelser i udkastet, forekommer en del mindre afvigelser fra lov 1965, men disse består i alt væsentligt i, at udvalget har søgt at forenkle lovtjeksten, dels rent sprogligt, dels ved at udelade enkelte bestemmelser, som det er anset for ufornuddent at medtage i en lov om indenlandske transporter, således f. eks. visse af forskrifterne om indholdet af fragtbrevet, om rente af erstatningsbeløb, erstatning i fremmed mønt og visse af de i lov 1965 indeholdte processuelle regler.

På enkelte punkter, hvor der ved afgivelsen af Betænkning I forelå tvivl m. h. t. for-

tolkningen af konventionsbestemmelser, har udvalget i overensstemmelse med de øvrige nordiske udvalg i nærværende betænkning givet udtryk for en ændret opfattelse, se herved formuleringen af lovudkastets § 4 og § 42, sidste pkt. I øvrigt giver konventionen fortsat efter de nordiske udvalgs opfattelse på enkelte punkter anledning til nogen fortolkningstvív. Selv om udvalget m. h. t. indenlandske transporter ikke er bundet til konventionens regler, har man dog foretrukket i almindelighed at lade sådanne tvívsspørgsmål henstå uløste fremfor at foreslå løsninger, der muligvis ikke stemmer med konventionen. Ulempen herved opvejes efter udvalgets opfattelse af fordelene ved, at reglerne er ensartede ved international og indenlandsk transport. Løsningen af de pågældende tvívsspørgsmål bør ske i forbindelse med en eventuel fremtidig revision af konventionen eller overlades til retspraksis, i hvilken forbindelse også afgørelser fra andre konventionsstater vil kunne være vejledende. Om et tilfælde, hvor der i domspraksis er taget stilling til et fortolkningsspørgsmål efter konventionen, se den ovenfor s. 14 citerede dom i U.1974.365 H, hvorved det er fastslået, at kravet i konventionens art. 30, stk. 2, jfr. lov 1965 § 38, stk. 2, om, at reklamation i anledning af bortkomst eller beskadigelse, som ikke er synlig, skal ske skriftligt, ikke er en gyldighedsbetingelse i den forstand, at en mundtlig reklamation altid skal anses som ikke behørig, jfr. herved Betænkning I s. 40 og kommentaren til dommen i U.1974.B.353.

På samme måde som konventionen og lov 1965 er udvalgets lovudkast ikke udtryk for en udtømmende regulering af retsforholdet mellem parterne i fragtaftalen. Udkastet begrænser sig til den samme emnekreds, hvorom der er lovgivet for de internationale transporter. En del spørgsmål, der kan opstå i praksis, må således fortsat afgøres efter almindelige formueretlige regler; dette gælder f. eks. spørgsmål om gyldigheden af en indgået fragtafte, om retten til at hæve fragtaftalen på grund af misligholdelse fra medkontrahentens side samt alle spørgsmål om kravet på fragten, herunder dennes størrelse, også hvor befordringen kun gennemføres delvis, jfr. Betænkning I s. 9.

7.6. Lovudkastets formelle udformning

Hvad angår den formelle udformning af de foreslåede lovbestemmelser, har udvalget stået over for valget mellem at følge det system, som de nordiske udvalg enedes om under de fælles drøftelser, og hvorefter reglerne om international og indenlandsk befordring gives i én samlet lov, hvis bestemmelser gælder for begge slags transport, medmindre andet fremgår af lovtæksten, og en løsning, hvorefter reglerne om den indenlandske transport gives i en særskilt lov.

Som anført ovenfor s. 9 har de andre nordiske lande valgt forskellige løsninger. Det danske udvalg foreslår reglerne om indenlandsk befordring samlet i en særskilt lov. En konkret transportopgave vil altid i sin helhed være omfattet enten af reglerne om internationale eller reglerne om indenlandske befordringer, og denne løsning forekommer derfor at være mest praktisk og lettest at håndtere for fragtførere og transportbrugere, som aldrig vil kunne være i tvív om, hvilket regelsæt der i det enkelte tilfælde er det gældende. For de indenlandske transporter medfører den valgte løsning den fordel, at den forenkling, der er foretaget af reglerne, umiddelbart giver sig udslag i en lettere tilgængelig lovtækt, hvilket er af værdi ikke mindst for de mange små og mindre vognmandsvirksomheder, der ikke beskæftiger sig med mere komplicerede transporter.

Udvalgets lovudkast stemmer i realiteten overens med de øvrige nordiske lovtækster. Det frembyder i den nærmere udformning stor lighed med den svenske lag 1974: 610 om inrikes vägtransport. Udvalget har i øvrigt lagt vægt på at følge sprogbrugen i lov 1965, hvilket har haft til følge, at udkastet på enkelte punkter afviger fra den udtryksmåde, som er benyttet i de andre nordiske lande, hvor man har stået noget friere med hensyn til formuleringsspørgsmål.

7.7. Færøerne og Grønland

Udvalget har efter sin sammensætning ikke ment at kunne tage stilling til, hvorvidt de foreslåede regler bør finde anvendelse på Færøerne og i Grønland.

8. Udkast til

Lov om fragtaftaler ved indenlandsk vejtransport

Kapitel I

Lovens område m. v.

§ 1. Loven gælder for aftaler om vejtransport af gods med køretøj, når befordringen udføres mod vederlag og efter fragtaftalen skal ske mellem steder i Danmark.

Stk. 2. Om aftaler, som er omfattet af konventionen om fragtaftaler ved international godsbefordring ad landevej, gælder reglerne i lov nr. 47 af 10. marts 1965.

§ 2. Loven gælder ikke for postbefordring, begravelsestransporter og befordring af flytgeds.

Stk. 2. Loven gælder heller ikke for vejtransporter, som er omfattet af den internationale konvention om befordring af gods på jernbaner, eller som i øvrigt udføres af danske jernbaner i henhold til et i overensstemmelse med reglerne i lov om DSB udfærdiget jernbanefragtbrev eller andet befordringsdokument.

§ 3. Ved køretøjer forstås i denne lov motorkøretøjer samt påhængsvogne, herunder blokvogne, sættevogne og sidevogne til motorkøretøjer.

§ 4. Befordres et køretøj med pålæsset gods under en del af rejsen med skib, med jernbane eller med luftfartøj, uden at godset aflæsses fra køretøjet af anden grund end nævnt i § 22, finder denne lov alligevel anvendelse på befordringen i dens helhed.

Stk. 2. Godtgøres det, at bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse, som er sket under befordringen med skib, jernbane eller luftfartøj, ikke skyldes landevejsfragtførerens, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med disse befordringsmidler, afgøres landevejsfragtførerens ansvar dog efter de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale, som begrænser

fragtførerens ansvar. Findes der ikke sådanne regler, afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter denne lov.

§ 5. Lovens regler kan ikke ved aftale fraviges til skade for afsenderen eller modtageren, medmindre fravigelsen er rimeligt begrundet i godsets usædvanlige beskaffenhed eller særlige omstændigheder ved befordringen.

Kapitel II

Fragtførerens ansvar for andre

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

Kapitel III

Fragtaftalens indgåelse og opfyldelse. Oprettelse af fragtbrev

§ 7. Afsenderen eller fragtførerens ansvar kan fordrer, at fragtbrev oprettes, medmindre anvendelse af fragtbrev ville medføre særlig ulempe eller er usædvanlig ved befordringer af den art, som aftalen vedrører.

Stk. 2. Skal godset læsses på flere køretøjer, eller drejer det sig om flere slags gods eller om adskilte partier, og skal efter stk. 1 fragtbrev oprettes, kan både afsenderen og fragtførerens fordrer særskilt fragtbrev oprettet for hvert køretøj, hver slags gods eller hvert parti.

§ 8. Fragtbrevet skal oprettes i flere eksemplarer, såfremt afsenderen eller fragtførerens ansvar kræver det. Fragtbrevet underskrives af fragtførerens ansvar. Underskriften kan være trykt eller erstattes af stempel. Et eksemplar af fragtbrevet overgives til afsenderen ved godsets overtagelse til befordring.

Fragtbrevets indhold

§ 9. Fragtbrevet skal indeholde følgende oplysninger:

- a) afsenderens navn og adresse,
- b) fragtførerens navn og adresse,
- c) sted og dag for godsets overtagelse og bestemmelsesstedet,
- d) modtagerens navn og adresse,
- e) antallet af kolli, deres særlige mærker og deres numre eller anden tilsvarende beskrivelse af godset,
- f) ved farligt gods den almindeligt anerkendte betegnelse og, hvis det kræves, de forsigtnhedsregler, som skal iagttages.

§ 10. Både afsenderen og fragtføreren kan forlange, at der ud over de i § 9 nævnte oplysninger i fragtbrevet anføres følgende oplysninger m. v.:

- a) sted og dag for oprettelsen,
- b) den sædvanlige betegnelse for godsets art og indpakkingsmåde,
- c) godsets bruttovægt eller andet udtryk for dets mængde,
- d) omkostninger i forbindelse med befordringen, såsom fragt, tillægsomkostninger, toldafgifter og andre omkostninger, der påløber i tiden fra aftalens indgåelse til afleveringen,
- e) nødvendige anvisninger med hensyn til toldbehandling og andre formaliteter,
- f) forbud mod omlæsning,
- g) omkostninger, som afsenderen påtager sig at betale,
- h) efterkravsbeløb, som skal opkræves ved afleveringen,
- i) godsets angivne værdi og det beløb, som en særlig interesse i afleveringen udgør, jfr. §§ 33 og 36,
- j) afsenderens anvisninger til fragtføreren med hensyn til forsikring af godset,
- k) en tidsfrist, inden hvilken befordringen efter aftalen skal være fuldført,
- l) en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til fragtførerens rådighed.

Stk. 2. I fragtbrevet kan i øvrigt anføres andre oplysninger og angivelser, som parterne måtte finde formålstjenlige.

Ansvar for fragtbrevets indhold

§ 11. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade, der påføres fragtføreren som følge af, at oplysninger eller anvisnin-

ger, som han giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige.

Fragtførerens undersøgelsespligt

§ 12. Er fragtbrev oprettet, skal fragtføreren ved overtagelsen af godset undersøge, om fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli og deres mærker og numre eller anden beskrivelse af godset er rigtige. Kan dette ikke gøres med rimelige midler, eller er der grund til at drage oplysningernes rigtighed i tvivl, skal han tage forbehold og anføre grunden hertil i fragtbrevet.

Stk. 2. Er fragtbrev oprettet, skal fragtføreren endvidere undersøge godsets og dets indpakkings synlige tilstand og begrunde de forbehold, som han måtte tage herom, i fragtbrevet. Er fragtbrev ikke oprettet, skal fragtføreren, medmindre forholdene tilsiger andet, undersøge godsets og dets indpakkings synlige tilstand og underrette afsenderen om de forbehold, som han måtte tage.

Stk. 3. De i stk. 1 og 2 nævnte forbehold er ikke bindende for afsenderen, medmindre han udtrykkeligt har godkendt dem i fragtbrevet eller, hvor fragtbrev ikke er oprettet, ved anden udtrykkelig erklæring.

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

Fragtbrevets beviskraft m. v.

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

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

Stk. 3. Påhviler det i henhold til § 12, stk. 2, 2. pkt., fragtføreren at undersøge godsets og dets indpakkings synlige tilstand, og har han ikke taget forbehold, antages det, hvis ikke andet godtgøres, at godset og dets indpakning fremtrådte i god stand, da fragtføreren overtog det.

Mangelfuld indpakning af godset

§ 14. Afsenderen er ansvarlig for skade på person, materiel eller andet gods og for omkostninger, når skaden eller omkostningerne skyldes mangelfuld indpakning af godset. Var mangelen synlig eller kendt af fragtføreren, da han overtog godset, gælder dette dog kun, såfremt han tog forbehold herom.

Farligt gods

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

Stk. 2. Havde fragtføreren ikke kendskab til godsets farlige egenskaber som anført i stk. 1, kan han uden pligt til at svare erstatning når som helst og hvor som helst aflæsse godset eller, såfremt der ikke er grund til at antage, at faren ville kunne afværges ved mindre indgribende forholdsregler, ødelægge eller uskadeliggøre det. Afsenderen er ansvarlig for omkostninger og skade som følge af, at godset er overgivet til befordring.

Dokumenter, der skal stilles til fragtførerens rådighed

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

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

Stk. 3. Fragtføreren er ansvarlig for følgerne af bortkomst og misbrug af de dokumenter, som er stillet til hans rådighed, medmindre han godtgør, at bortkomsten eller misbruget ikke skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige

det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt.

Retten til at råde over godset under befordringen

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

Stk. 2. Afsenderens ret til at råde over godset ophører, når modtageren gør brug af sin ret efter § 20, stk. 1, og fragtføreren skal da rette sig efter modtagerens anvisninger.

§ 18. Vil afsenderen udøve sin ret til at råde over godset, skal han holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade som følge af udførelsen af de nye anvisninger.

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

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

§ 19. Undlader fragtføreren at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 17 og 18, er han ansvarlig for skade, som forvoldes den berettigede herved.

Godsets aflevering m. m.

§ 20. Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan modtageren forlange, at fragtføreren mod kvittering afleverer godset. Fastslås det, at godset er gået tabt, eller er godset ikke kommet frem ved udløbet af den i § 27, stk. 2, nævnte frist, kan modtageren i eget navn gøre rettighederne efter fragtaftalen gældende.

Stk. 2. Modtageren kan tillige forlange udlevering af det eksemplar af fragtbrevet, som måtte være udfærdiget for at overgives til ham.

Stk. 3. Den modtager, som gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, skal betale det beløb, som skyldes efter fragtaftalen. Opstår

der strid herom, er fragtføreren ikke forpligtet til at aflevere godset, medmindre modtageren stiller sikkerhed.

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

Hindringer for befordringens udførelse

§ 22. Er eller bliver det før godsets fremkomst til bestemmelsesstedet umuligt at opfylde fragtaftalen i overensstemmelse med fragtbrevets bestemmelser eller med, hvad der ellers er aftalt, skal fragtføreren indhente anvisninger fra afsenderen.

Stk. 2. Er det muligt at udføre befordringen på anden måde end oprindeligt fastsat, og har fragtføreren ikke inden rimelig tid kunnet få anvisninger fra afsenderen, skal han træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med dennes interesser.

Hindringer for afleveringen

§ 23. Foreligger der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren indhente anvisninger fra afsenderen.

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

Omkostningerne ved anvisninger

§ 24. Fragtføreren kan kræve omkostningerne ved at indhente og udføre anvisninger som nævnt i §§ 22 og 23 dækket, medmindre omkostningerne skyldes fejl eller forsømmelse fra hans side.

Fragtførerens pligt til at drage omsorg for godset

§ 25. I de i § 22, stk. 1, og § 23 nævnte tilfælde kan fragtføreren, såfremt han ikke straks har kunnet få anvisninger, som han med rimelighed er pligtig at efterkomme, aflæse godset for afsenderens regning. Befordringen anses dermed for afsluttet, men fragtføreren skal forvare godset på afsenderens vegne. Han kan dog betroe godset til en

tredjemand og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu. Godset kan stadig holdes tilbage til sikkerhed for de beløb, som skyldes efter fragtaftalen, og for andre omkostninger, som kan kræves dækket.

§ 26. Fragtføreren kan sælge godset uden at afvente anvisninger som nævnt i §§ 22 og 23, hvis godset er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller omkostningerne ved opbevaring ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endvidere kan fragtføreren sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra afsenderen har modtaget anden anvisning, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme.

Stk. 2. Salg af gods skal ske ved offentlig auktion eller på anden betryggende måde. Så vidt muligt skal fragtføreren i god tid underrette afsenderen om tid og sted for salget.

Stk. 3. Salgssummen skal efter fradrag af de beløb, som skyldes efter fragtaftalen, og andre på godset hvilende omkostninger og salgsomkostningerne stilles til rådighed for afsenderen. Overstiger omkostningerne salgssummen, kan fragtføreren kræve det manglende beløb betalt.

Kapitel IV

Fragtførerens ansvar

Betingelserne for ansvar og bevisbyrden

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

Stk. 2. Forsinket aflevering foreligger, når godset ikke er blevet afleveret til den aftalte tid, eller, hvor ingen afleveringsfrist er aftalt, når den faktiske befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører. Ved dellast tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last.

§ 28. Fragtføreren er dog fri for ansvar efter § 27, hvis han godtgør, at bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen skyldes fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, anvisninger fra denne, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, godsets egen beskaffenhed eller forhold,

som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Stk. 2. Fragtføreren kan ikke befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det køretøj, som han benyttede til befordringen, eller fejl eller forsømmelse af den, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk.

§ 29. Fragtføreren er endvidere fri for ansvar efter § 27, hvis bortkomsten eller beskadigelsen skyldes de særlige farer, der er forbundet med et eller flere af følgende forhold:

- a) brug af åbne køretøjer uden presenning, når afsenderen har godkendt denne befordringsmåde,
- b) manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når godset ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket,
- c) behandling, læsning, stuvning eller aflæsning af godset udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne,
- d) visse godsarters beskaffenhed, der medfører, at de er udsat for at gå til grunde eller for beskadigelse, navnlig ved brud, rust, indre fordærv, udtørring, lækage, normalt svind eller angreb af utøj og gnavere,
- e) ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliderne,
- f) befordring af levende dyr.

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

Stk. 3. Sker befordringen i køretøjer med særligt udstyr til at beskytte godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftens fugtighed, kan fragtføreren ikke påberåbe sig stk. 1, litra d, medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet,

og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

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

§ 30. Er fragtføreren efter § 28 eller § 29 fri for ansvar for nogle af de forhold, som har forårsaget bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen, nedsættes erstatningen tilsvarende.

Bortkomst af godset

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

Stk. 2. Ved modtagelsen af erstatning for bortkomst af gods kan den berettigede skriftligt forlange straks at blive underrettet, hvis godset genfindes. Fragtføreren skal skriftligt anerkende, at dette krav er fremsat.

Stk. 3. Den berettigede kan inden 30 dage efter modtagelsen af sådan underretning forlange, at godset afleveres til ham mod betaling af det beløb, som skyldes efter fragtaftalen, og mod tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af de deri indbefattede omkostninger. Han bevarer retten til erstatning for forsinkelse efter § 35 og § 36.

Stk. 4. Hvis det i stk. 2 nævnte krav ikke er fremsat, eller hvis aflevering ikke er forlangt inden udløbet af den i stk. 3 nævnte frist, kan fragtføreren råde over godset med de indskrænkninger, som måtte følge af tredjemands ret.

Erstatningens størrelse ved bortkomst

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

Stk. 2. Erstatningen kan dog ikke overstige 75 kroner for hvert kilogram manglende bruttovægt.

Stk. 3. Herudover skal kun fragt og andre omkostninger ved befordringen erstattes, med hele beløbet ved fuldstændig bortkomst og med et forholdsmæssigt beløb ved delvis bortkomst.

Angiven værdi af godset

§ 33. Mod betaling af en nærmere aftalt tillægsgodtgørelse kan afsenderen i fragtbrevet angive en værdi af godset, som overstiger den i § 32, stk. 2, fastsatte begrænsning. I så fald træder den angivne værdi i stedet for denne begrænsning.

Erstatningens størrelse ved beskadigelse

§ 34. Ved beskadigelse af godset skal fragtføreren erstatte værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den i § 32, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset.

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

Erstatning ved forsinkelse

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

Særlig interesse i aflevering

§ 36. Afsenderen kan mod at betale den tillægsgodtgørelse, som måtte være aftalt, i fragtbrevet fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse eller overskridelse af den aftalte afleveringsfrist. Er der angivet en sådan særlig interesse, kan der ud over, hvad der følger af §§ 32–35, kræves erstatning for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

Erstatningskrav på andet grundlag end aftale

§ 37. Kræves erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse på andet grundlag end aftale, kan fragtføreren og andre, for hvem han efter § 6 er ansvarlig, påberåbe sig de bestemmelser i denne lov, som udelukker fragtførerens ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse.

Forsæt og grov uagtsomhed

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

Stk. 2. Det samme gælder, dersom andre, for hvem fragtføreren efter § 6 er ansvarlig, i tjenesten har udvist forsæt eller grov uagtsomhed. Disse kan ej heller med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig de i stk. 1 nævnte bestemmelser.

Kapitel V

Indsigelser. Forældelse

Indsigelser

§ 39. Den, som vil kræve erstatning for delvis bortkomst eller beskadigelse af godset eller for forsinket aflevering, skal uden ugrundet ophold give fragtføreren meddelelse herom. Giver han ikke sådan meddelelse, kan han ikke senere fremsætte erstatningskrav, medmindre fragtføreren eller andre, for hvem fragtføreren efter § 6 er ansvarlig, har udvist forsæt eller grov uagtsomhed.

Forældelse

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

Stk. 2. Forældelsesfristen regnes:

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

Stk. 3. Om afbrydelse og standsning af forældelsesfristen gælder reglerne i lov nr. 274 af 22. december 1908.

Kapitel VI

Befordring, som udføres af flere fragtførere efter hinanden

§ 41. Udføres en befordring af flere landevejsfragtførere efter hinanden på grundlag af én og samme fragtaftale, som er bekræftet

ved oprettelse af fragtbrev i flere eksemplarer, hvoraf det ene følger med godset, er hver af fragtførerne ansvarlig for befordringen i dens helhed, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår.

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

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

- a) den fragtfører, der har forvoldt skaden, er ene ansvarlig for erstatningen,
- b) har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret eller, hvor det ikke er muligt at fordele ansvaret, i forhold til sin del af fragten,

c) kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, fordeles erstatningen på dem alle i forhold til deres andele i fragten.

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

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

§ 44. En fragtfører, mod hvem der rejses krav efter § 43, kan ikke bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den fragtfører, der rejser kravet, når erstatningen er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette.

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

Kapitel VII

Forskellige bestemmelser

§ 45. Om atomskade gælder bestemmelserne i lov nr. 332 af 19. juni 1974 om erstatning for atomskader (nukleare skader).

§ 46. Loven træder i kraft den . . .

9. Bemærkninger til lovudkastet

Til § 1.

Paragraffens første stykke indeholder hovedbestemmelserne om lovens anvendelsesområde. Som anført ovenfor s. 24 finder udvalget, at lovbestemmelser om den indenlandske godstransport med motorkøretøj bør gives i en særskilt lov fremfor at indarbejdes i en lov, der omfatter både internationale og indenlandske transporter.

Ligesom efter lov 1965 er det en betingelse for, at lovudkastets bestemmelser kommer til anvendelse, at befordringen sker mod vederlag. Denne afgrænsning af anvendelsesområdet beror på, at udkastet indfører et ansvarssystem, som navnlig tager sigte på erhvervsforhold og befordringer, der udføres af professionelle fragtførere. Hvor en transport vel udføres mod vederlag, men ikke har egentlig professionel karakter, kan det ikke udelukkes, at en strikte anvendelse af bestemmelserne undertiden vil kunne føles mindre tilfredsstillende. I sådanne tilfælde er der efter udkastets § 5 mulighed for parterne for på forhånd at træffe aftaler til fordel også for fragtføreren, f. eks. om begrænsning af erstatningsansvaret.

Lovudkastets anvendelsesområde er endvidere begrænset derved, at det kræves, at fragtaftalen går ud på, at godset skal befordres mellem steder i Danmark, jfr. bemærkningerne nedenfor ad stk. 2.

Endelig forudsætter udkastet ligesom lov 1965, at der foreligger en egentlig fragtaftale. Hvornår dette er tilfældet, er hverken her eller i lov 1965 fastslået i teksten, men må afgøres konkret efter almindelige fortolkningsprincipper etc. Som eksempel kan anføres, at hvor forpligtelsen til at transportere godset er sekundær i forhold til hovedindholdet af parternes aftale, vil en fragtaftale normalt ikke foreligge og udkastets bestemmelser ikke finde anvendelse. Dette vil således jævnligt være tilfældet, hvor en sælger har påtaget sig at levere det solgte hos køberen og derefter udfører transporten med sit eget køretøj. Det samme vil ofte gælde, hvor

transporten går ud på at bortskaffe f. eks. byggeaffald eller sne, idet det centrale i aftalen er en forpligtelse til at ryddeliggøre et bestemt areal; men den omstændighed, at det transporterede er uden økonomisk værdi, gør ikke i sig selv bestemmelserne uanvendelige.

Er der tale om en leje- eller leasingaftale, hvorved ejeren af et køretøj mod betaling stiller køretøjet med fører til rådighed i et vist tidsrum, falder forholdet uden for udkastets bestemmelser, medmindre de aftalte vilkår i øvrigt er sådanne, at der i realiteten er tale om en fragtaftale, som – måske med det formål at stille fragtføreren gunstigere end efter lovudkastet – har fået ydre form af en lejeaftale.

Udkastets regler er ikke tænkt at skulle finde anvendelse på håndbagage, som medføres af passagerer ved befordring med bus eller bil.

De foreslåede bestemmelser omfatter ikke enhver godsbefordring, der rent faktisk udføres som vejtransport med motorkøretøj. Det fremgår af ordlyden af § 1, stk. 1, at fragttalen skal gå ud på vejtransport af gods med motorkøretøj, jfr. nærmere § 3. Kravet om en vejfragtaftale må anses for opfyldt, hvis godset overlades til en fragtfører med bemyndigelse for denne til at træffe bestemmelse om valget af transportmiddel, i hvert fald hvis vejtransport er blandt de muligheder, som afsenderen har måttet regne med og derfor har kunnet tage i betragtning, f. eks. ved bedømmelsen af sit behov for at tegne transportforsikring.

Befordring med motorkøretøj, der finder sted som et accessorisk led i opfyldelsen af en fragtaftale om befordring med andet transportmiddel, f. eks. i forbindelse med læsning eller losning af skib, jernbanevogn eller luftfartøj, må normalt anses for omfattet af fragttalen om befordring med det andet transportmiddel og af de herom gældende bestemmelser, jfr. om luftbefordring luftfartslovens § 107. Der er ikke tale om befordring på grundlag af en vejfragtaftale, og transpor-

ten kan derfor ikke i henhold til udkastets bestemmelser anses for omfattet af dette. Spørgsmålet om anvendelse af udkastet i tilfælde, hvor vejtransporten indgår som en del af en sammensat befordring, er omhandlet i § 4.

Efter § 2 er visse, nærmere opregnede transporter, som ellers ville være omfattet af udkastet, undtaget fra bestemmelserne. En yderligere begrænsning af anvendelsesområdet følger af § 3.

I § 1, stk. 2, er optaget en henvisning til lov 1965, som finder anvendelse på de vejtransporter, der er omfattet af CMR-konventionen. Lov 1965 gælder ikke blot for transporter til eller fra Danmark, men også for transporter mellem fremmede stater, hvoraf mindst den ene har tiltrådt CMR. Dette medfører, at lov 1965 og den af udvalget nu foreslåede lovgivning dækker praktisk taget al godsbefordring med motorkøretøj ad landevej, som kan blive genstand for søgsmål ved danske domstole, forudsat at befordringen sker i henhold til fragtaftale og mod vederlag.

Grænsen for anvendelsesområderne for lov 1965 og udvalgets lovudkast beror på, hvor afsendelses- og modtagelsesstederne ifølge fragtaftalen er beliggende. Skal en befordring efter aftalen ske fra Danmark til et modtagelsessted i en anden stat, gælder lov 1965, også selv om godset f. eks. bortkommer eller beskadiges, endnu inden det har forladt Danmark.⁵⁾ På den anden side er det alene indenrigs-reglerne, som gælder for transporter, der efter aftalen skal ske mellem steder i Danmark, selv om godset – hvilket i praksis kan forekomme ved transporter fra Bornholm via Skåne – passerer fremmed territorium undervejs, og selv om den skadevoldende begivenhed indtræffer under kørslen i udlandet.

Til § 2.

Bestemmelsen i stk. 1, hvorefter lovudkastets bestemmelser ikke gælder for postbefordring, begravelsestransporter og befordring af flyttegods, svarer til lov 1965 § 1, stk. 2, og stemmer med de norske og svenske lovttekster, hvorimod indenlandske flyttetransporter er omfattet af det finske lovforslag.

⁵⁾ Vægfraktavtalet II s. 41.

Udvalget anser det på disse områder for naturligt, at afgrænsningen foretages på samme måde som ved international transport.

Herudover deler udvalget de øvrige nordiske udvalgs opfattelse, hvorefter der ikke er anledning til at lade vejtransportreglerne gælde for transporter, som udføres af det offentlige eller ved dettes foranstaltning, og hvorom der allerede i lovgivningen findes et vel fungerende regelsystem med ansvarsregler svarende til eller strengere end de af udvalget foreslåede.

Om postbefordring gælder bestemmelserne i kapitel 6 i postloven, lov nr. 318 af 10. juni 1976. Herefter har postvæsenet ansvar på objektivt grundlag for bortkomst og beskadigelse af breve og pakker. Ansvarer er således strengere end efter de af udvalget foreslåede regler, men der gælder også ved postbefordring bestemte grænser for ansvarets omfang. For forsinkelse ydes sædvanligvis kun erstatning, såfremt det bevises, at forsinkelsen skyldes postvæsenets fejl. Ansvarer for forsinkelse er herved mindre strengt efter postloven end efter de om vejtransport foreslåede bestemmelser.

Hvad angår begravelse- og flyttetransporter, er det naturligt at undtage disse, idet de foreslåede regler ikke eller kun vanskeligt lader sig tilpasse hertil.

Efter stk. 2 gælder udkastets bestemmelser heller ikke for vejtransporter, som er omfattet af den internationale konvention om befordring af gods på jernbaner, dvs. CIM-konventionen, som i sin seneste udgave er dateret den 7. februar 1970, eller som i øvrigt udføres af danske jernbaner i henhold til et i overensstemmelse med lov om DSB nr. 245 af 8. juni 1977 udfærdiget jernbanefragtbrev eller andet befordringsdokument.

Som anført i Betænkning I s. 13 fremgår det af forarbejderne til CMR, at denne ikke gælder godstransport med motorkøretøj, som i henhold til CIM art. 2 er omfattet af jernbanegodskonventionens bestemmelser, dvs. transporter med de på en af Centralbureauet for internationale Jernbanebefordringer ført liste optagne, regelmæssigt drevne automobilinier, der slutter sig til jernbanestrækninger, og på hvilke der gennemføres internationale befordringer. Tilsvarende må det antages, at lov 1965 – uden at det udtrykkeligt fremgår af lovtteksten – fra sit anvendelsesområde

undtager befordringer, der er omfattet af CIM.

Ifølge § 1, stk. 2, i lov om DSB finder lovens regler om befordring af gods tilsvarende anvendelse på befordring af gods med DSBs bilruter.

Erstatningsreglerne findes i lov om DSB §§ 30 ff. der bygger på CIM art. 27 ff. Ansvarsgrundlaget er det samme som efter CMR og lov 1965 og svarer således til det i nærværende betænkning indeholdte lovudkast. Også med hensyn til de nærmere detaljeregler er der en høj grad af overensstemmelse mellem de nævnte regelsæt. Dog er grænsen for erstatningens størrelse efter lov om DSB § 33 125 kr. pr. kg., svarende til CIM art. 31 50 francs pr. kg., medens der i lovudkastet – svarende til ansvarsgrænsen i lov 1965 § 29, stk. 2, – foreslås en grænse på 75 kr. pr. kg.

De former, hvorunder DSB – alene eller i samarbejde med andre – udfører vejtransport, kan beskrives således: Korslen udføres dels af DSBs egne lastbiler, dels af lastbiler, tilhørende private vognmænd, der efter kontrakt med DSB arbejder på DSBs vegne. Stykgods jernbanebefordres mellem et antal større byer, benævnt terminaler. Mellem terminaler og mindre byer bilbefordres godset i almindelighed. Bilbefordringen indebærer udkørsel til adressatens bopæl og kan også – men i praksis i mindre omfang – indebære afhentning på afsenderens bopæl.

Transporterne udføres på grundlag af et jernbanefragtbrev eller et andet befordringsdokument og vil efter reglerne i lov om DSB og det med hjemmel heri udstedte befordringsreglement være omfattet af jernbanefragtkontrakten.

Korslen sker i øvrigt i overensstemmelse med lov om godstransport med motorkøretøjer nr. 293 af 23. maj 1973.

Storre partier gods, vognladningsgods og gods i store containere, befordres traditionelt fra station til station, således at jernbanefragtkontrakten kun omfatter den rene jernbanetransport. I stadigt stigende omfang udbygges systemet dog således, at afhentning og/eller tilbringning omfattes af jernbanefragtkontrakten på samme måde som for stykgodstransporter.

Efter lovudkastets § 2, stk. 2, falder al godsbefordring med motorkøretøjer, der udføres af DSB eller på banernes vegne, uden for de foreslåede regler og må anses for om-

fattet af ansvarsbestemmelserne i lov om DSB.

Den i lovudkastet foreslåede afgrænsning af anvendelsesområdet, hvorefter kriteriet er udfærdigelse af jernbanefragtbrev eller andet befordringsdokument i overensstemmelse med reglerne i lov om DSB, er drøftet med generaldirektoratet for DSB.

Biltransport, som udføres af privatbaner, sker efter reglerne i lov om DSB, jfr. dennes § 53, og falder derfor efter bestemmelsen uden for lovudkastet.

Til § 3.

Bestemmelsen svarer til lov 1965 § 2, men for tydelighedens skyld er foruden motorkøretøjer samt påhængsvogne og sættevogne hertil nævnt blokvogne og sidevogne – for så vidt de er koblet til motorkøretøj. De anvendte begreber må forstås i overensstemmelse med de i færdselsloven indeholdte definitioner, jfr. færdselslovens § 2, nr. 3, 13, 17, 20 og 21, men det er ikke anset for påkrævet i lovtæksten at henviser hertil eller – som i lov 1965 – til den internationale færdselskonvention, nu den i november 1968 i Wien under tegnede konvention.

Denne beskrivelse af anvendelsesområdet, som svarer til lov 1965, betyder, at ikke alene befordringer, der udføres med last- eller vareautomobiler, omfattes af loven, men denne må i givet fald finde anvendelse også på godstransport med personbiler, dog ikke på befordring af automobilpassagerers rejsegods.⁶⁾ Uden for lovens anvendelsesområde falder transporter med motordrevne køretøjer, som ikke efter færdselslovens definition er motorkøretøjer, det vil navnlig sige motordraskaber og traktorer, jfr. færdselslovens § 2, nr. 14 og 24. Påhængsvogne m. v. til disse køretøjer er heller ikke omfattet af loven.

Befordring, der udføres med køretøjer, som falder uden for de i udkastets § 3 opregnede, kan være omfattet af lovens bestemmelser, hvis nemlig transporten sker som underordnet led i en befordring, der i øvrigt er omfattet af loven, f. eks. hvor der benyttes traktor til godsets håndtering på en fragtmandsterminal, eller hvor læsning og losning foretages under anvendelse af gaffeltrucks.

Omvendt vil ikke enhver rent faktisk anvendelse af motorkøretøj gøre lovudkastet

⁶⁾ Betænkning I s. 13.

anvendeligt på befordringen. Udkastet forudsætter som anført i bemærkningerne til § 1, at der foreligger en fragtafale om vejtransport med motorkøretøj, og denne forudsætning vil ofte ikke være opfyldt, hvor befordringen med motorkøretøj har en rent accessorisk karakter i forhold til f. eks. en søtransport.

At udvalgets lovudkast er begrænset til den samme kreds af køretøjer som lov 1965 stemmer med den norske lov og det finske lovforslag, hvorimod den svenske lov ifølge § 3 omfatter »varje slag av fordon som användes för godsbefordran på väg«. Som begrundelse herfor er henvist til, at det i stigende udstrækning forekommer, at lokale transporter udføres med motorredskaber såsom gaffeltrucks og mobilkraner, og at en henvisning til bestemte i færdselslovgivningen definerede køretøjsbegreber medfører, at det bliver vanskeligere at tilpasse bestemmelserne til nye transportmetoder. Den svenske lov er ikke begrænset til befordring med motordrevne køretøjer, men omfatter også f. eks. transporter med cykel og hestekøretøj.⁷⁾

Udvalget antager, at en bestemmelse af køretøjsbegrebet svarende til lov 1965 giver den efter danske forhold mest hensigtsmæssige afgrænsning af de transporter, som udkastets regler med det professionelt betonedes ansvarssystem og erstatningsydelsens standardiserede karakter naturligt bør finde anvendelse på.

Til § 4.

Paragraffen omhandler den form for successive transporter, der betegnes sammensatte eller kombinerede transporter, dvs. transporter, der udføres af flere fragtførere efter hinanden og med forskellige befordringsmidler.⁸⁾ Udkastet indeholder visse bestemmelser om sammensat befordring, hvor køretøjet med pålæst gods under en del af rejsen befordres med et andet transportmiddel, f. eks. skib. Paragraffen stemmer med visse redaktionelle ændringer, jfr. nedenfor, med lov 1965 § 3 og den dertil svarende bestemmelse i CMR art. 2.

Efter hovedreglen i § 4, stk. 1, kommer lovudkastets regler også til anvendelse på

den del af befordringen, som udføres til søs, med jernbane eller gennem luften.

Reglen medfører en forenkling af retsforholdet mellem afsenderen og fragtføreren; men den er ved bestemmelsen i stk. 2 undergivet en – i hvert fald teoretisk – betydningsfuld begrænsning. Hvis der under befordringen med det andet transportmiddel opstår skade, som ikke skyldes landevejsfragtføreren, men begivenheder, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med det andet transportmiddel, afgøres landevejsfragtførerens ansvar efter de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale. Kun hvis der ikke findes sådanne ufravigelige (præceptive) regler om ansvar ved transport med det andet befordringsmiddel, afgøres ansvaret efter udkastets almindelige regler.

Undtagelsesbestemmelsen i stk. 2 er begrundet i hensynet til at undgå, at der pålægges vejfragtføreren et ansvar, som afviger fra det regresansvar, han efter andre regler ville kunne gøre gældende mod fragtføreren ad den anden befordringsvej, jfr. nærmere Betænkning I s. 14 f. Anvendelsesområdet for bestemmelsen er snævert. Den vejfragtfører, der vil påberåbe sig bestemmelsen, må bevise, at bortkomsten, beskadigelsen eller forsinkelsen er opstået under godsets befordring med det andet befordringsmiddel, at skaden ikke skyldes hans handling eller undladelse, og at den skyldes en begivenhed, som kun kunne indtræffe under og på grund af befordringen med det andet befordringsmiddel, f. eks. ved søtransport, at godset har lidt skade ved at have været udsat for havvand. Hvis skaden derimod vel er indtruffet under befordringen med det andet befordringsmiddel, men den skyldes begivenheder, som kunne være indtruffet også under landevejstransporten, må fragtføreren hæfte efter de almindelige ansvarsregler i lovudkastet.

Som det fremgår af Betænkning I anf. sted, er de *ivngende lovbestemmelser* konventionen i art. 2 har for øje, og som under visse betingelser skal finde anvendelse ved afgørelsen af landevejsfragtførerens ansvar i stedet for CMR's bestemmelser, de i de øvrige internationale transportretlige konventioner indeholdte ansvarsbestemmelser. Under det fortsatte nordiske udvalgsarbejde nåede man til den opfattelse, at der i over-

⁷⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 34, 66.

⁸⁾ Kurt Grönfors Allmän transporträtt 1975 s. 91.

ensstemmelse med, hvad der i øvrigt må anses for hovedreglen efter international europæisk transportret, tænkes på sådanne ansvarsregler, som ikke kan fraviges til ugunst for transportbrugeren, men som ikke er til hinder for, at transportøren påtager sig et videregående ansvar. Konventionen kræver således ikke, at de pågældende lovregler – således som tilfældet er mht. CMR's egne regler, jfr. art. 41 – skal være ufravigelige i den forstand, at de heller ikke kan fraviges ved aftale, som medfører indskrænkning i fragtførerens rettigheder eller forøgelse af hans forpligtelser. For at tydeliggøre dette er der i udkastet – ligesom i de øvrige nordiske lovtekster – foretaget en redaktionel ændring, hvorved der til udtrykket *de regler, som gælder om befordring af gods med skib, jernbane eller luftfartøj, for så vidt disse bestemmelser ikke kan fraviges ved aftale* er tilføjet *som begrænser fragtførerens ansvar*. Endvidere er i stk. 2, 2. pkt., ordet *ufravigelige* udgået.

Udvalget gav i Betænkning I udtryk for nogen betænkelighed ved de omhandlede bestemmelsers noget komplicerede karakter, ligesom man tilsluttede sig en fra engelsk side fremsat kritik af visse uklare punkter i bestemmelserne, uden at udvalget dog fandt betænkelighederne afgørende, jfr. herom Betænkning I s. 16. Uanset at de i sin tid bebudede forhandlinger om ændring af bestemmelserne efter det for udvalget foreliggende endnu ikke har ført til noget resultat, finder udvalget det vanskeligt at udelade konventionsbestemmelserne om sammensatte befordringer i en lovgivning om indenlandske transporter. De spørgsmål, som bestemmelserne regulerer, må formodes at opstå ikke ganske sjældent, også ved indenlandsk transport, ikke mindst hvor der som led i vejtransporten indgår en færgetransport. Udvalget er efter de fortsatte nordiske udvalgsdrøftelser ikke tilbøjeligt til at mene, at konventionsreglerne stort set er udtryk for en acceptabel afvejning af de implicerede parters interesser. Hertil kommer, at det må anses for ønskeligt, at der i vid udstrækning gælder ensartede regler, ikke mindst ansvarsregler, om international og indenlandsk transport, og at det ville være vanskeligt at opstille tilfredsstillende særregler om den form for sammensatte transporter, som der her er tale om. At hovedreglen om anvendelse af vejtransportreglerne også under transporten

med det andet transportmiddel ikke er fremmed for dansk juridisk opfattelse fremgår af den ovenfor s. 12 refererede U.1966.724 S om skade på nogle med lastbil befordrede tryksager under færgetransport i hårdt vejr.

Ved befordring på DSBs færgeoverfarer af køretøjer med pålæsset gods er DSB ansvarlig for bortkomst og beskadigelse efter de almindelige regler, som i øvrigt gælder for banernes ansvar, jfr. lov om DSB § 15. Dog gælder der særlige bestemmelser om ansvarrets omfang. Dette er – bortset fra tilfælde af forsæt eller grov uagtsomhed – begrænset til 5.000 kr. pr. køretøj eller 15 kr. pr. kg bruttovægt af det køretøj eller gods, der er tabt eller beskadiget, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb.

Anvendelsesområdet for § 4 er forholdsvis begrænset, idet paragraffen som nævnt kun vedrører de tilfælde, hvor køretøjet med pålæsset gods under en del af rejsen beføres med andet transportmiddel. Udkastet indeholder lige så lidt som CMR eller lov 1965 regler om andre former for sammensat befordring, f. eks. hvor godset efter en vejtransport aflæsses fra køretøjet og lastes ombord i skib. Har parterne i sådanne tilfælde ikke truffet særlig aftale om ansvarsspørgsmålet, må dette formentlig bedømmes efter de regler, som gælder om hvert af de pågældende transportmidler. Har vejfragtføreren over for afsenderen påtaget sig at drage omsorg også for søtransporten af godset, gælder antagelig de søretlige regler fuldtud med hensyn til hans ansvar, hvis godset beskadiges under søtransporten.⁹⁾ Ligeledes forudsætter anvendelsen af § 4, at der er tale om en vejfragtaftale. Er den dominerende del af befordringen f. eks. en søtransport, og er der oprettet konnossement til bekræftelse af den indgæede fragtaftale, kommer § 4 ikke til anvendelse, selv om fragtføreren har påtaget sig at udføre også fortransport og/eller eftertransport til og/eller fra laste- og lossehavnen, og selv om godset også på strækningen til søs beføres læsset på vejkøretøjet.¹⁰⁾

Udviklingen henimod nye transportmetoder, ikke mindst den øgede anvendelse af samlastning af gods i containere, har medført et behov for en international regulering af de sammensatte transporter, og der har gennem

⁹⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 35.

¹⁰⁾ Innst. II s. 12.

flere år foregået forhandlinger om en konvention herom. Forinden dette arbejde er afsluttet, bør der efter udvalgets opfattelse ikke i den indenlandske lovgivning gennemføres nogen mere omfattende regulering af fragtaftaler om sammensatte befordringer.

Til § 5.

Paragraffen indeholder hovedbestemmelserne om, i hvilket omfang udkastets bestemmelser kan fraviges ved bestemmelse herom i fragtaftalen. Den modsvarer § 1, stk. 3, i lov 1965, men adskiller sig i indholdet væsentligt fra denne.

CMR-konventionen – og dermed lov 1965 – er tvingende (præceptiv) i den forstand, at ikke blot aftaler, som fraviger konventionens, henholdsvis lovens regler til fordel for fragtføreren, f. eks. ved at fritage ham for eller begrænse hans ansvar eller på anden måde indskrænke vareejerens rettigheder, er ugyldige, men ugyldigheden rammer også aftaler, hvorved konventionsreglerne fraviges til fordel for vareejereren.¹¹⁾ Derimod foreskriver udkastet i overensstemmelse med de norske og svenske love og det finske lovforslag alene, at lovens regler ikke ved aftale kan fraviges til skade for afsenderen eller modtageren. Heraf følger modsætningsvis, at der efter udkastet intet er i vejen for, at fragtføreren ved fragtaftalen frafalder sine rettigheder efter loven eller påtager sig øgede forpligtelser.

Den vidtgående regel i CMR stemmer ikke med de internationale konventioner om sø- og luftbefordring, som tillader aftaler om fravigelse af konventionsbestemmelserne til fordel for vareejerne. Derimod antages konventionen om befordring af gods på jernbaner (CIM) at være ufravigelig i samme forstand som CMR.¹²⁾ Den særlige ufravigelighedsbestemmelse i CMR står i forbindelse med, at den offentligretlige regulering af vejtransportmarkedet i visse konventionsstater også omfatter befordringstaksterne, og at man ved at afskære fragtføreren fra at påtage sig videregående forpligtelser har villet hindre omgåelse af den af det offentlige tilstræbte regulering af konkurrencevilkårene.¹³⁾ Konventionens system gav anledning til betænkelighed ved Norges og Sveriges

tiltræden af konventionen, og under de forhandlinger, som har fundet sted om revision af CMR, har disse lande fremsat forslag om en ændring af konventionen på dette punkt.¹⁴⁾

Efter udvalgets opfattelse kan der ikke påvises legislative hensyn, som ved indenlandsk vejtransport taler for at afskære fragtføreren fra muligheden for i fragtaftalen at indrømme transportkunden en fordelagtigere stilling, end der umiddelbart følger af bestemmelserne i den foreslåede lovgivning. Tværtimod må det anses for ønskeligt, at der åbnes adgang til at fravige lovens bestemmelser til fordel for transportkunderne, både af konkurrencemæssige grunde og fordi de foreslåede lovregler undertiden vil kunne virke temmelig strengt, navnlig hvor transportkunden ikke optræder i egenskab af erhvervsudøver, jfr. således § 11 om ansvar for oplysninger givet af afsenderen til brug for oprettelse af fragtbrev, § 14 om ansvar for mangelfuld indpakning og § 15 om ansvar for farligt gods. Endvidere forekommer det ved indenlandsk godsbefordring formentlig mindre hyppigt end ved internationale transporter, at ejeren har godset dækket ved en tilfredsstillende vareforsikring, hvilket ligeledes taler for, at der bør være adgang for fragtførerne til at tilbyde befordringsvilkår, som pålægger fragtføreren et strengere ansvar for transportskader, der rammer godset, end det, der følger af de lovbestemte ansvarsregler. Et sådant udvidet ansvar vil fragtførerne kunne dække sig ind for ad forsikringsvejen.

På den anden side bør de i udkastet foreslåede bestemmelser ikke være rent deklaratoriske (fravigelige), men bør ligesom i den øvrige transportretlige lovgivning i hvert fald som hovedregel gælde som et minimum for de forpligtelser, som en fragtfører ved indgåelse af en fragtaftale påtager sig over for medkontrahtenten.

Som følge af navnlig ansvarsbestemmelsernes strenghed kan det ikke udelukkes, at et system med absolut tvingende regler i visse tilfælde ville kunne virke urimeligt tungt over for fragtføreren. Det foreslås derfor, at der skal kunne træffes forhånds aftale om

¹¹⁾ Betænkning I s. 9.

¹²⁾ *Ibid.*, jfr. også Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 16.

¹³⁾ Buzzi-Quattrini Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Strassengüterverkehr 1961 s. 73.

¹⁴⁾ *Innst. II* s. 13 med henvisninger, *Kungl. Maj:ts prop.* s. 36.

lempelse af transportansvaret eller andre aftaler om fravigelse af lovbestemmelserne til fordel for fragtføreren, når fravigelsen er rimeligt begrundet i godsets usædvanlige beskaffenhed eller særlige omstændigheder ved befordringen. Formuleringen svarer til den norske lov, hvor betingelsen er udtrykt på den måde, at *godsets uvanlige art eller tilstand eller de særlige forhold ved befordringen gør det rimelig*. I den svenske lov, hvormed det finske forslag er næsten identisk, tales om, at *godsets eller befordringens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt*. Trods nuancerne i udtryksmåden er der ikke tilsigtet realitetsforskelle mellem de nordiske lovtekster, som med hensyn til formuleringen har haft et vist forbillede i konnossementslovens § 6. De tilfælde, der haves for øje, er sådanne, hvor anvendelse af de lovfæstede ansvarsregler kan virke urimelig over for fragtføreren. Dette vil f. eks. kunne være tilfældet, hvis befordringen til trods for, at der skal betales et vist vederlag, dog ikke har erhvervsmæssig karakter, men måske i det væsentlige fremtræder som et udslag af velvilje. Godsets usædvanlige beskaffenhed vil kunne begrunde en aftale om fravigelse af lovens bestemmelser, hvor det f. eks. drejer sig om specialtransporter af særligt uheldterlige eller usædvanligt store og tunge kolli.

En særlig bestemmelse findes i § 43, stk. 3, hvorefter reglerne vedrørende regresopgøret mellem flere fragtførere, der successivt har deltaget i en transport (gennemgående befordring), frit kan fraviges ved aftale mellem fragtførerne. Det er ikke anset fornødent i § 5 at henvise hertil.

Til § 6.

Paragraffen, der omhandler fragtførerens ansvar for andre, svarer til lov 1965 § 4. Som nævnt i Betænkning I s. 17 er det i overensstemmelse med tendensen i dansk teori og praksis, når arbejdsgiveransvaret i CMR – og nu lov 1965 – er udvidet til udtrykkeligt at omfatte enhver person, hvis bistand fragtføreren gør brug af, men det anføres i betænkningen, at konventionen vel går videre i retning af at pålægge fragtføreren ansvar end hidtil antaget efter dansk ret.

På linje hermed konstaterede det af justitsministeriet i 1958 nedsatte udvalg, som i 1964 afgav betænkning (nr. 352/1964) om arbejdsgivers erstatningsansvar for ansattes skade-

gørende handlinger m. v., at tendensen efter gældende dansk ret går i retning af at skærpe principalansvaret i kontraktsforhold i forhold til det ansvar, som uden for kontrakt pålægges en arbejdsgiver. Kontraktsforholdet vil kunne medføre, at den pågældende kontraktspart i videre omfang end uden for kontraktsforhold vil blive gjort ansvarlig for selvstændigt virkende medhjælperes handlinger og undladelser, jfr. betænkningen s. 26 og 39. Udvalget fandt ikke anledning til at foreslå særlige bestemmelser om arbejdsgiveransvaret i kontraktsforhold.

Når henses til, at der for så vidt angår internationale transporter er lovgivet om spørgsmålet om arbejdsgiveransvar, og da også lov om DSB i § 5 indeholder en bestemmelse om jernbanens ansvar for andre, ligesom der i søloven findes bestemmelser herom, finder nærværende udvalg det naturligt, at der indføres en tilsvarende regel som i lov 1965 for den indenlandske vejtransport vedkommende. For det praktisk betydningsfulde område underbortfragtning bør der ikke herske tvivl om, at den, der som fragtfører har indgået en fragtaftale, normalt ifalder ansvar efter transportretlige regler, selv om han lader transporten udføre af en anden, selvstændig fragtfører, jfr. om søtransport sølovens § 123 og betænkning nr. 642/1972 s. 24 f, og for så vidt angår vejtransport de ovenfor i afsnit 3 refererede domme U.1962.193 V, U.1965.83 H, U.1972.607 H, U.1973.718 U og U.1976.337 H. Som det fremgår af de sidstnævnte tre domme, giver det imidlertid ikke sjældent anledning til vanskelige afgrænsningsspørgsmål at fastslå, om afsenderens medkontrahent har retsstilling som fragtfører, eller om han skal anses som speditør, der ifølge almindelige retsregler kun hæfter for skade som følge af fejl eller forsømmelser, der begås af fragtføreren, såfremt speditøren ikke har udvist tilbørlig omhu ved valget af denne, jfr. herved de i afsnit 3 citerede domme U.1966.724 S, U.1968.282 H og U.1973.243 S samt Nordisk Speditørforbunds almindelige bestemmelser § 23. Udvalget mener ikke gennem forslag om lovregler at kunne bidrage til løsningen af de nævnte afgrænsningsspørgsmål.¹⁵⁾

Lovudkastet tager ikke stilling til, hvorledes i tilfælde af underbortfragtning underfragtførerens ansvar skal bedømmes, men der er efter teori og praksis ingen tvivl om, at

underfragtføreren ifalder ansvar efter transportretlige regler, og lovudkastet kan i §§ 37 og 38 siges at forudsætte en sådan regel. Om underfragtføreren har et kontraktligt transportansvar direkte overfor afsenderen/modtageren må afgøres efter almindelige regler. Praksis har været tilbageholdende med at statuere et direkte ansvar, jfr. U.1965.83 H, refereret ovenfor s. 12, hvor forsikringsselskabets regreskrav mod underfragtføreren støttedes på det synspunkt, at selskabet ved at udrede erstatning var indtrådt i hovedfragtførerens krav, se i øvrigt kommentaren i U.1965.B.164, der under henvisning til dommen i U.1949.643 V antager, at ejerne af det transporterede gods næppe havde kunnet rette et direkte krav mod underfragtføreren, medmindre betingelserne for ansvar uden for kontrakt var opfyldt. Den nævnte landsretsdøm, der er nævnt i Betænkning I s. 17, nægtede en køber regres mod en vognmand, der på bestemmelsesstedet skulle udbringe en som banepakke afsendt vare fra jernbanestationen til køberen, hvorunder pakken bortkom. Den accessoriske udbringning måtte antages foretaget på banernes ansvar; der var ikke ved banernes benyttelse af den af dem antagne vognmand opstået noget kontraktsforhold mellem vognmanden og køberen, og vognmanden havde ikke udvist noget forhold, der kunne medføre ansvar efter reglerne om erstatning uden for kontraktsforhold. I senere domspraksis – også efter lov 1965, der ikke tager stilling til spørgsmålet – ses fragtføreransvar i flere tilfælde at være gjort gældende af afsenderen/modtageren direkte mod underfragtføreren, uden at det har givet anledning til indsigelse, jfr. således U.1966.724 S, hvor både hoved- og underfragtføreren søgtes under samme sag, U.1974.365 H med kommentar i U.1974.B.353 samt U. 1976.337H. Af *Kurt Grönfors* anføres det som en almindelig regel i nordisk transportret, at retsforholdet mellem en hovedfragtførers kunde og en underfragtfører, der tager imod godset til befor-

dring, skal bedømmes efter kontraktsretlige regler, og at det derfor tillades transportkunden, hvis han ønsker det, at rette sit krav direkte mod underfragtføreren på kontraktsretligt grundlag, jfr. *Allmän transporträtt* 1975 s. 45.

Til kapitel III

Udkastets tredje kapitel indeholder bestemmelserne om fragtaftalens indgåelse, herunder bestemmelserne om fragtbrev, og om fragtaftalens opfyldelse og befordringens udførelse. Bestemmelserne svarer til kapitel III i lov 1965, men der er i forhold hertil sket en væsentlig forenkling.

Efter lov 1965 § 5 skal fragtaftalen bekræftes ved fragtbrev. Der er dog ikke knyttet nogen sanktion til undladelser af at følge dette påbud, og fragtaftalen er gyldig og underkastet lov 1965, selv om fragtbrev ikke er oprettet eller ikke har det foreskrevne indhold.

Som anført ovenfor s. 23 er det udvalgets opfattelse, at et tilsvarende påbud om oprettelse af fragtbrev ikke bør gælde for den indenlandske godsbefordrings vedkommende. Disse befordringer er – formentlig i højere grad end de internationale transporter – af meget uensartet karakter, og adskillige er af en så enkel beskaffenhed, at den praktiske ulejlighed, som ville være forbundet med oprettelse af fragtbrevet, ikke ville stå i rimeligt forhold til den værdi, det ville have for parterne at sikre skriftligt bevis for de aftalte transportvilkår, godsets mængde, dets tilstand ved modtagelsen etc. Dette må således antages at være tilfældet ikke blot m. h. t. hovedparten af den statistisk betydelige gruppe af transporter, der omfatter sten og grus, men også for så vidt angår en række andre lignende transporter og mange ikke kommercielle transporter. I praksis udføres et meget stort antal vejtransporter uden oprettelse af fragtbrev, og hvor transportdokument oprettes, er der ofte tale om en simpel kvittering for godsets modtagelse eller i øvrigt om et langt enklere dokument end et fragtbrev af den i lov 1965 omhandlede type.

På denne baggrund har det for udvalget været et hovedspørgsmål, om der overhovedet bør søges indført lovregler om fragtbrev ved den indenlandske trafik, eller om det burde foretrækkes at begrænse en lovgivning til i det væsentlige at omhandle ansvars-

¹⁵⁾ U.1978.296 S: En speditør, der havde afgivet tilbud i faste priser, og som lod transporten udføre af en selvstændig vognmand, ansås som fragtfører, idet der bl. a. lagdes vægt på, at speditøren som en kontraherende fragtfører selvstændigt havde fastsat sin pris og derigennem haft mulighed for en større økonomisk vinding, end der ville være forbundet med ren speditørvirksomhed.

spørgsmålene, således at det er overladt til parterne at tage stilling til, om fragtbrev skal oprettes. Hvor fragtbrev er oprettet, måtte det under en sådan ordning afgøres på grundlag af dokumentets indhold i forbindelse med almindelige fortolknings- og udfyldningsregler, hvilke retsvirkninger der i det konkrete tilfælde kunne knyttes til fragtbrevet, medens det, hvor fragtbrev ikke foreligger, ville bero på almindelige bevisregler – eventuelt almindelige fragtretlige regler – hvorledes på en række punkter tvist mellem parterne ville være at afgøre.

En lov af et sådant begrænset indhold ville få en langt enklere og mere overskuelig form, hvilket i sig selv ville være af værdi. Imidlertid må udvalget lægge vægt på, at der også på det indenlandske transportområde forekommer mange transporter, hvor parterne føler behov for et transportdokument af en vis kvalificeret standard, og hvor der i praksis benyttes fragtbrev til bekræftelse af fragtaftalen og sikring af bevis. En lovgivning, som medtager bestemmelser om fragtbrev, vil kunne virke vejledende for parterne m. h. t. en hensigtsmæssig udformning af dokumenterne og vil kunne bidrage til løsning af fortolkningstvivel og anden uvished, som opstår i det praktiske forretningsliv eller i forbindelse med retstvister.

Udvalget kan derfor tilslutte sig den ordning, som efter indstilling af de øvrige nordiske udvalg er blevet lagt til grund i de norske og svenske love og i det finske lovforslag. Der er her givet regler om fragtbreve, deres indhold og beviskraft m. v. og om befordringens gennemførelse svarende til konventionsreglerne, men i forenkelt form og således, at der kun skal oprettes fragtbrev, hvis enten afsenderen eller fragtføreren kræver det. Udvalget skal i denne forbindelse henvise til sine bemærkninger i Betænkning I s. 21, hvor det om bestemmelserne i CMR kapitel III sammenfattende er anført, »at de i vidt omfang stemmer med allerede gældende dansk ret, og at de . . . synes i det hele at være udtryk for en hensigtsmæssig og forholdsvis overskuelig regulering af et praktisk vigtigt område af retsforholdet mellem fragtaftalens parter, på hvilket eksistensen af koncise regler må antages at være af betydelig værdi.«

Efter lov 1965 er retten til at råde over godset under befordringen i overensstemmel-

se med CMR til en vis grad knyttet til besiddelsen af fragtbrevet, jfr. § 15, stk. 2, hvorefter råderetten går over til modtageren, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til denne, og § 16, stk. 1, hvorefter afsenderen – eller modtageren, hvis retten allerede fra fragtbrevets oprettelse er tillagt ham – når han vil udøve sin ret til at råde over godset, inden det er kommet til bestemmelsesstedet, skal forevise det første eksemplar af fragtbrevet. Selv om fragtbrevet i første række har karakter af et bevisdokument, er der herved tillagt det visse af det negotiable dokumentets retsvirkninger med det formål, at det kan benyttes som led i afviklingen af internationale forsendelseskøb, hvor betalingen sker mod dokumenter eller eventuelt mod remburs, jfr. herved købelovens §§ 16 og 71, stk. 3.

Det er udvalgets opfattelse, at der ved indenlandsk godsbefordring ikke foreligger noget praktisk behov af betydning for et fragtbrev af en tilsvarende retlig karakter. Såvidt det er udvalget bekendt, forekommer det ikke i den indenlandske vareomsætning betalingsvilkår gående ud på, at købesummen skal erlægges mod transportdokument. Statsbaneloven nr. 221 af 31. maj 1968 indeholdt i § 27, stk. 5, bestemmelser om udstedelse af fragtbrevsduplikat, jfr. § 38, stk. 3, men i lov om DSB nr. 245 af 8. juni 1977 er disse bestemmelser udeladt, jfr. §§ 19 og 27, idet fragtbrevsduplikat ikke mere i praksis anvendes i indenlandsk jernbanetransport.

Lovudkastets regler om fragtbrev i indenlandsk befordring er i overensstemmelse med det anførte udformet således, at fragtbrevet alene har transportretlig, bevismæssig betydning og ikke tillige en køberetlig betydning som bærer af retten til godset eller til at råde over dette.

Under de nordiske udvalgsforhandlinger blev der navnlig fra svensk side yret ønske om, at reglerne om indenlandsk befordring blev udformet således, at der var adgang for parterne til efter behov at benytte et fragtbrev med samme retlige egenskaber som CMR-fragtbrevet. Der blev derfor i de norske og svenske udvalgs lovudkast medtaget en regel om, at parterne ved at forsyne fragtbrevet med en »Indenrigs-CMR«-klausul kunne bestemme, at en række af de for international transport gældende regler, navnlig om retten til at råde over godset under befor-

dringen og om dets aflevering, skulle finde tilsvarende anvendelse ved indenlandsk befording, jfr. herved lov 1965 §§ 15-23. Ved de ovenfor s. 9 nævnte nordiske departementsforhandlinger enedes man om ikke at søge forslaget gennemført, idet man anså det for uden praktisk betydning. Det fremhævedes i denne forbindelse, at den sælger, der ønsker at sikre sig, kan afsende godset mod efterkrav af købesummen. Bestemmelsen blev herefter ikke medtaget i de norske og svenske love og det finske lovforslag. Heller ikke det danske udvalg stiller forslag om en sådan lovbestemmelse.

Til § 7.

Bestemmelsen i stk. 1 svarer til lov 1965 § 5, men med den ovenfor nævnte væsentlige forskel, at fragtbrev kun skal oprettes, hvis en af parterne ved overtagelsen af godset forlanger det. Udvalget antager, at fragtbrev normalt kun vil blive forlangt udstedt, såfremt der er et rimeligt praktisk behov herfor. For at hindre misbrug foreslås adgangen til at fordre fragtbrev oprettet begrænset således, at en part kan modsætte sig oprettelsen, hvis anvendelse af fragtbrev enten ville medføre særlig ulempe eller er usædvanlig ved den pågældende art af befording.

Ligesom ved internationale transporter er fragtaftalen, selv om der ikke er oprettet fragtbrev, gyldig og undergivet lovens bestemmelser. Dette gælder både, hvor undladelsen af at oprette fragtbrev beror på, at ingen af parterne har ønsket dette, og hvor fragtbrev vel er krævet, men desuagtet ikke udfærdiget, enten fordi en af parterne efter stk. 1 kan modsætte sig oprettelsen, eller af andre grunde. Udvalget har ikke ment det påkrævet at medtage en udtrykelig bestemmelse herom i lovudkastet svarende til lov 1965 § 5, stk. 2. Foreligger der ikke fragtbrev, gælder - hvor udkastets bestemmelser er forskellige - reglerne om transporter, hvorom fragtbrev ikke er oprettet.

At fragtbrev ikke oprettes bevirker for afsenderen først og fremmest, at han på anden måde må sikre sig fornødent bevis for, at godset er overgivet til befording, og for dets mængde og tilstand ved fragtførerens overtagelse, jfr. § 13. I øvrigt indeholder lovudkastet særlige bestemmelser om transporter uden fragtbrev i § 12, stk. 2 (fragtførerens pligt til at undersøge godset) og § 15 (oplys-

ning om farligt gods). Bestemmelserne i kapitel VII om gennemgående befording gælder kun, hvor fragtbrev er oprettet.

Bestemmelsen i stk. 2 svarer til lov 1965 § 6, stk. 2.

Til § 8.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 6, stk. 1.

Ved international befording er der som ovenfor nævnt tillagt fragtbrevet en vis legitimations-funktion i forbindelse med afsenderens henholdsvis modtagerens ret til at råde over godset under befordingen. Som følge heraf kræves fragtbrevet ved international befording oprettet i tre originale eksemplarer, hvoraf det første overgives til afsenderen, det andet følger med godset, og det tredje beholdes af fragtføreren. Ved indenlandsk transport har fragtbrevet efter udvalgets lovudkast alene bevismæssige funktioner, og der er derfor ikke anledning til at kræve fragtbrevet oprettet i flere eksemplarer. Efter udkastet er hovedreglen, at fragtbrev oprettes i ét eksemplar, men at det overlades til afsenderen eller fragtføreren at kræve flere - hvilket ikke nødvendigvis er tre - eksemplarer oprettet. Udvalget finder, at det bør overlades til parterne at vælge det antal fragtbrevseksemplarer, som passer bedst i de forskellige virksomheder eller forhold. For mange større vognmandsvirksomheder og transportbrugere vil det utvivlsomt være af praktisk betydning at anvende flere fragtbrevseksemplarer.

Af praktiske grunde foreslås det, at fragtbrevet alene underskrives af fragtføreren og ikke tillige af afsenderen, som det kræves efter lov 1965. Ligesom ved international befording foreslås en udtrykelig bestemmelse om, at fragtførerens underskrift kan være trykt eller erstattet med et stempel.

Fragtbrevet eller, hvis der er oprettet fragtbrev i flere eksemplarer, et af disse skal overgives til afsenderen ved godsets overtagelse til befording.

Til §§ 9 og 10.

Paragrafferne svarer til lov 1965 §§ 7 og 8, men der er i forhold til disse bestemmelser sket en begrænsning af de obligatoriske oplysninger, som fragtbrevet skal indeholde (udkastets § 9, lov 1965 § 7) og en udvidelse af kataloget over oplysninger, som hver af parterne kan fordre anført i fragtbrevet (ud-

kastets § 10, lov 1965 § 8). De i § 9 opregnede litra a-f svarer til lov 1965 § 7 litra b-e, g og f, sidste led, medens § 10 litra a-l svarer til lov 1965 § 7 litra a, f, første led, samt h-j og § 8, stk. 1, litra a-g. Udkastets § 10, stk. 2, svarer til lov 1965 § 8, stk. 2. Når der ved inddelingen er benyttet en litrering i stedet for en talinddeling, skyldes det hensynet til sammenligneligheden med de andre nordiske lovttekster, navnlig den svenske, med hvilken udkastet udviser fuldstændig overensstemmelse.

Bestemmelsen i § 9 litra c om, at fragtbrevet skal indeholde oplysning om stedet og dagen for godssets overtagelse, har navnlig betydning for beregning af afleveringsfristen, jfr. § 31, for erstatningens størrelse ved bortkomst eller beskadigelse af godset, jfr. §§ 32, stk. 1, og 34, stk. 1, og for beregning af forældelsesfristen i visse tilfælde af fuldstændig bortkomst af godset, jfr. § 40, stk. 2 b.

Med hensyn til bestemmelsen i § 9 litra f bemærkes, at der i medfør af færdselsloven er udstedt forskellige administrative bestemmelser om transport af visse giftige eller brandfarlige stoffer, hvorimod der ikke findes mere almindelige bestemmelser herom. Det er derfor ikke for tiden muligt på basis af dansk lovgivning at foretage en fuldstændig afgrænsning af begrebet farligt gods, hvoraf CMR-konventionen heller ikke indeholder nogen nærmere fastlæggelse. Vejledning til fortolkningen af dette begreb kan imidlertid hentes i den europæiske overenskomst om vejtransport af farligt gods (ADR), indgået i Genève den 30. september 1957. Denne konvention er ikke ratificeret af Danmark.

Bestemmelsen må sammenholdes med § 15, som ved transport af farligt gods pålægger afsenderen en oplysningspligt og erstatningsansvar for den skade, godset forvolder ved sin farlighed. I udkastet er ligesom i den svenske lov - men i modsætning til de finske og norske lovttekster - medtaget en bestemmelse om, at de forsigtighedsregler, som på grund af godsets farlighed skal iagttages, skal anføres i fragtbrevet, hvis det kræves, dvs. hvis det må anses for fornødent at oplyse fragtføreren om forsigtighedsreglerne, hvilket efter omstændighederne kan være tilfældet, også selv om fragtføreren ikke fremsætter krav om sådan oplysning. Begrundelsen for denne regel, som ikke findes i konventionen

eller i lov 1965, er af pædagogisk art; det må anses for hensigtsmæssigt, at de trykte fragtbrevsformularer indrettes med en rubrik til eventuelle oplysninger om farligt gods. Når det pålægges afsenderen at oplyse de forsigtighedsregler, som skal iagttages, bør dette forstås med den rimelige modifikation, at oplysningerne ikke i detaljer behøver indføres i fragtbrevet, hvorved dette kunne blive ganske uoverskueligt. Det må være tilstrækkeligt, at de fornødne oplysninger f. eks. meddeles i et bilag, hvortil der henvises i fragtbrevet, og som vedlægges dette. I øvrigt skal oplysning om forsigtighedsregler som nævnt kun gives, hvis det må anses for fornødent, jfr. § 15, stk. 1. Dette vil f. eks. ikke være tilfældet, hvis fragtføreren er en vognmand, som har specialiseret sig i befordring af den bestemte slags farligt gods, som transporten vedrører, eller hvis fragtføreren løbende udfører sådanne transporter for en bestemt afsender.

Med hensyn til § 10 litra d-e bemærkes, at der også ved indenlandsk transport kan blive spørgsmål om, at fragtføreren på afsenderens eller modtagerens vegne må påtage sig at sørge for godssets toldbehandling og toldberigtigelse, f. eks. hvor godset transporteres fra frilager under toldlukke til bestemmelsesstedet.

Til § 11.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 9, stk. 1, og pålægger afsenderen et objektivt ansvar, dvs. uden hensyn til om der er begået fejl eller forsømmelse af afsenderen eller nogen, han svarer for, for omkostninger og skade, som fragtføreren lider som følge af, at oplysninger eller anvisninger, afsenderen giver til brug ved fragtbrevets oprettelse, er urigtige eller ufuldstændige. Bestemmelsen i lov 1965 § 9, stk. 2, er ikke medtaget i udkastet. Udvalget antager, at afsenderen også uden udtrykkelig lovbestemmelse herom har bevisbyrden for, at oplysninger m. v., som afsenderen har meddelt fragtføreren til brug for fragtbrevets oprettelse, er urigtigt indført i fragtbrevet af fragtføreren.

Til § 12.

Bestemmelserne i denne paragraf svarer til lov 1965 § 10 og omhandler fragtførerens pligt til at kontrollere rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om godsets identitet og mængde og til at undersøge godsets og indpakningens synlige tilstand ved overtagelsen. Bestemmelserne må ses i sammenhæng med bestemmelserne i § 13 om fragtbrevets beviskraft, hvorefter det som hovedregel skal antages - hvis ikke andet godtgøres - at godset og indpakningen fremtrådte i god stand ved fragtførerens overtagelse, og at dets mængde og mærkning svarede til oplysningerne i fragtbrevet. Dette har navnlig praktisk betydning i tilfælde, hvor der opstår spørgsmål om fragtførerens ansvar for gods, som er bortkommet eller har lidt skade, medens det var i fragtførerens varetægt. I sådanne tilfælde bringer bestemmelserne i §§ 12 og 13 modtageren i en bevismæssigt gunstig stilling, jfr. nærmere bemærkningerne til § 13.

Paragraffens første stykke svarer til lov 1965 § 10, stk. 1. Undersøgelsespligten strækker sig ikke videre end til, hvad fragtføreren med rimelige midler er i stand til at konstatere. Kan fragtføreren ikke med et rimeligt opbud af ressourcer kontrollere rigtigheden af oplysningerne, skal han tage forbehold i fragtbrevet med angivelse af grunden til, at oplysningerne ikke er kontrolleret. Virkningerne af et sådant forbehold er i princippet, at den i § 13, stk. 2, omhandlede præsumtion for, at de pågældende oplysninger er rigtige, ikke indtræder.

Stk. 1 indeholder i modsætning til lov 1965 en udtrykkelig bestemmelse om, at fragtføreren skal tage forbehold også for det tilfælde, at han efter undersøgelsen finder grund til at drage rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om antallet af kolli etc. i tvivl. Under de nordiske udvalgsforhandlinger har der været enighed om, at de hensyn, som ligger bag reglen i konventionens art. 8, stk. 2, (lov 1965 § 10, stk. 1), også begrunder en pligt til at tage forbehold, hvis oplysningernes rigtighed drages i tvivl, og at årsagen til konventionens tavshed på dette punkt formentlig er, at man har anset det for overflødig at give en udtrykkelig regel herom. De nordiske udvalg har imidlertid fundet det rettest, at denne praktisk vigtige regel kommer klart frem i lovtæksten.

Paragraffens andet stykke giver i første punktum en regel svarende til lov 1965 § 10, stk. 2, hvorefter fragtføreren, hvis der er oprettet fragtbrev, tillige skal undersøge godsets og dets indpaknings synlige tilstand. Giver undersøgelsen ham anledning til forbehold, skal forbeholdet anføres i fragtbrevet med angivelse af grunden. Udtrykket godsets og indpakningens *synlige* tilstand skal forstås på samme måde som i lov 1965, dvs. at undersøgelsespligten går videre end til en konstatering af, om godset eller indpakningen lider af åbenbare mangler, og at den også tager sigte på forhold, som konstateres gennem andre sanser end synet, jfr. herved lov om DSB § 40, stk. 2, nr. 4, der beskriver ikke synlig skade som *skade, som ikke er udvendigt kendelig*. Fragtførerens forbehold skal være begrundet. Begrundelsen behøver ikke være indgående, men der må formentlig kræves en konkret angivelse af, hvilket forhold forbeholdet retter sig imod, jfr. herved fra praksis efter lov 1965 U. 1973.243 S, hvor fragtbrev ikke var oprettet, og hvor chaufførens undladelse af at kvittere for godset, som han anså for beskadiget, ikke kunne tages som udtryk for, at der var taget forbehold. Fragtføreren kan ikke forbedre sin bevismæssige stilling ved en almindelig bemærkning om, at han tager »ethvert forbehold med hensyn til godset og dets indpaknings tilstand« eller lignende. På samme måde vil forbehold, der er trykt som en del af fragtbrevsformularen, heller ikke kunne komme i betragtning. Virkningen af, at der tages forbehold, er også her, at den i § 13, stk. 2, nævnte formodning for, at godset og indpakningen fremtrådte i god stand ved overtagelsen, ikke gælder.

Fragtførerens undersøgelsespligt efter § 12, stk. 2, 1. pkt., gælder ikke ved transporter, hvorom der ikke er oprettet fragtbrev. Disse transporter udgør en meget uensartet gruppe og omfatter mange transporter, hvor der ikke er grund til at foreskrive en undersøgelsespligt, f. eks. transporter af grus og sten og lignende massegoods, samt transporter, der finder sted under forhold, som ikke eller kun med uforholdsmæssig vanskelighed tillader en undersøgelse af godset, f. eks. hvor gods afleveres til befordring med rutebil ved dennes stoppested. Udvalget foreslår derfor i stk. 2, 2. pkt., en regel om transporter uden fragtbrev gående ud på, at fragtføreren skal un-

dersøge godset og indpakningens synlige tilstand, medmindre forholdene tilsiger andet. Også her er det pålagt fragtføreren at tage forbehold, hvis undersøgelsen giver anledning dertil. Nogen bestemt form for forbeholdet er ikke foreskrevet, men det er selv sagt i fragtførerens interesse, at der anvendes en form, som gør det muligt at føre bevis for, at der er taget forbehold. I § 13, stk. 3, er for de tilfælde, hvor der påhviler fragtføreren en undersøgelsespligt, opstillet en formodningsregel svarende til § 13, stk. 2. Virkningen af fragtførerens forbehold er også her, at formodningen for, at godset og indpakningen fremtrådte i god tilstand ved overtagelsen, ikke gælder.

Paragraffens tredje stykke indeholder en regel svarende til lov 1965 § 10, stk. 3, om at fragtførerens forbehold ikke er bindende for afsenderen, medmindre denne udtrykkeligt har godkendt forbeholdet. Hvis fragtbrev er oprettet, skal godkendelsen ske i fragtbrevet, og ellers ved anden udtrykkelig erklæring. Der henvises herom nærmere til bemærkningerne til § 13.

Paragraffens fjerde stykke svarer til lov 1965 § 10, stk. 4. Fragtføreren har ikke pligt til at undersøge godsets bruttovægt eller dets på anden måde udtrykte mængde og indholdet af kolliderne, medmindre afsenderen forlanger det og betaler de dermed forbundne omkostninger. Hvis fragtbrev er oprettet, indføres resultatet af sådan undersøgelse i fragtbrevet, hvorved det er muligt for afsenderen at sikre sig bevis også m. h. t. de her omhandlede forhold.

Til § 13.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 11 om fragtbrevets bevismæssige og indeholder tillige i stk. 3 en bevisformodningsregel m.h.t. visse transporter, der sker uden fragtbrev. Overskriften er derfor ændret til »Fragtbrevets bevismæssige m. v.«.

Ligesom efter lov 1965 § 11, stk. 1, gælder fragtbrevet, hvis ikke andet godtgøres, som bevis for de vilkår, der er aftalt for befordingen, og for fragtførerens modtagelse af godset. Har fragtføreren ikke taget begrundet forbehold i fragtbrevet, skal det endvidere, ligesom efter lov 1965 § 11, stk. 2, antages – medmindre andet godtgøres – at godset og dets indpakning fremtrådte i god stand, da fragtføreren overtog det, og at antallet af

kolli og deres mærker og numre var i overensstemmelse med oplysningerne i fragtbrevet. Derimod er der ikke foreskrevet nogen almindelig formodning for rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om godsets vægt og kollidernes indhold.

Også inden for de andre transportområder er der tillagt transportdokumenterne en vis bevismæssig funktion, stærkest inden for søtransporten, hvor der i vidt omfang finder vareomsætning sted ved hjælp af transportdokumenterne, medens godset er under transport, og hvor der derfor i omsætningens interesse er tillagt konnossementet en legitimations- og negotiabilitetsvirkning som bærer af retten til godset.

Efter solovens § 161 gælder konnossementet som bevis for, at bortfragteren har modtaget og lastet godset, således som det er beskrevet i konnossementet, og modbevis herimod er ikke tilladt, når konnossementet er overdraget til godtroende trediemand.

Efter luftfartslovens § 100 gælder luftfragtbrev som bevis for godsets modtagelse og vilkårene for befordingen, ligesom der gælder en formodning for rigtigheden af fragtbrevets angivelser af godsets vægt, dimensioner, indpakning og stykketal. Derimod gælder andre oplysninger i fragtbrevet om godsets mængde og rumindhold eller om dets tilstand ikke som bevis mod befordingeren, medmindre denne i afsenderens nærværelse har undersøgt rigtigheden af oplysningerne og enten bekræftet dem ved påtegning på fragtbrevet, eller angivelsen angår godsets synlige tilstand.

Hvad angår jernbanetransport, påhviler der principielt ikke jernbanerne pligt til at undersøge godset eller prøve afsenderens angivelser.¹⁶⁾ Fragtbrevet er ifølge lov om DSB § 19 bevis for fragtkontrakten. Af samme bestemmelse følger, at fragtbrevets angivelser om vægt og stykketal kun udgør bevis mod DSB, hvis statsbanerne efter bestemmelserne i beforderingsreglementet skal kontrollere rigtigheden heraf, eller hvis DSB på anmodning har påtaget sig kontrollen heraf. Nogen almindelig formodningsregel m.h.t. godsets og indpakningens tilstand er derimod ikke opstillet i loven så lidt som i den internationale konvention om befording af gods på jernbaner (CIM).

¹⁶⁾ Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 43.

Efter udvalgets lovudkast bevirker fragtførerens underskrift på fragtbrevet – eller hvad der træder i stedet derfor, jfr. § 8 – uden videre en formodning for rigtigheden af fragtbrevets oplysninger om vilkårene for fragttalen. Derimod kan fragtføreren undgå formodningen for, at han har modtaget godset i synlig god stand, og for at kollienes antal etc. svarede til fragtbrevets oplysninger, ved at tage forbehold i fragtbrevet. Forbeholdet skal være begrundet, jfr. herom bemærkningerne til § 12. Har afsenderen godkendt fragtførerens forbehold, jfr. § 12, stk. 3, må de forhold, der fremgår af forbeholdet, normalt lægges til grund, således at bevisbyrden påhviler afsenderen, hvis han vil påberåbe sig noget andet. Hvis afsenderen ikke godkender fragtførerens forbehold, indtræder fragtbrevets bevisvirkning vel heller ikke, men det må efter almindelige regler også i dette tilfælde normalt påhvile fragtføreren at bevise, at godset og dets indpakning ikke var som anført i fragtbrevet.¹⁷⁾

Som anført ovenfor ad § 12 har bestemmelserne om fragtbrevets beviskraft navnlig praktisk betydning for spørgsmålet om fragtførerens ansvar for beskadigelse eller delvis bortkomst af godset efter bestemmelserne i udkastets §§ 27 ff. I den udstrækning det godtgøres, at godset ikke er afleveret til modtageren i samme tilstand som beskrevet i fragtbrevet, bliver det fragtførerens sag at bevise, at denne uoverensstemmelse ikke skyldes forhold, som han hæfter for. Fragtføreren vil i så fald eventuelt kunne søge at godtgøre, at beskadigelsen eller bortkomsten ikke er sket, medens godset var i hans besiddelse, i hvilken forbindelse det vil kunne tillægges betydning, om der er taget forbehold. Lykkes det ikke fragtføreren at føre dette bevis, må det lægges til grund, at beskadigelsen eller tabet er sket efter godsets overtagelse til befordring, og fragtføreren kan kun undgå erstatningsansvar, hvis han godtgør, at skaden skyldes omstændigheder, som han efter §§ 28 og 29 ikke hæfter for, jfr. fra praksis efter lov 1965 den ovenfor s. 14 refererede U.1976.337 H. Godtgør fragtføreren trods bestemmelsen i § 13, stk. 2, at godset ved overtagelsen ikke var som beskrevet i fragtbrevet, er han ansvarsfri over for afsenderen. Heller ikke over for modtageren – der

i tillid til fragtbrevets oplysninger kan have betalt købesummen for godset »mod dokumenter« – påhviler der efter lovudkastet fragtføreren noget ansvar; om et sådant ansvar for urigtige fragtbrevsoplysninger eventuelt kan pålægges fragtføreren efter almindelige retsgrundsætninger, har udvalget ikke taget stilling til.¹⁸⁾

Som anført er der nær sammenhæng mellem fragtførerens undersøgelsespligt og den beviskraft, der tillægges fragtbrevet. Det er derfor i paragraffens tredje stykke fundet naturligt i den udstrækning, hvori fragtføreren også ved transporter uden fragtbrev har pligt til at foretage undersøgelse af godsets og indpakningens tilstand, jfr. § 12, stk. 2, 2. pkt., at opstille en formodningsregel svarende til § 13, stk. 2, således at godset og dets indpakning, hvis fragtføreren ikke har taget forbehold, og andet ikke godtgøres, skal antages at have fremtrådt i god tilstand ved overtagelsen til befordring. Selv om det ikke er anført i lovteksten, må fragtførerens forbehold også efter denne bestemmelse være ledsaget af en begrundelse, for at der kan tages hensyn til det, jfr. bemærkningerne ad § 12. I de tilfælde, hvor der efter § 12, stk. 2, ikke påhviler fragtføreren en undersøgelsespligt, kan den omstændighed, at der ikke er taget forbehold m.h.t. godsets eller indpakningens synlige tilstand, selvsagt ikke begrunde nogen formodning for, at godset fremtrådte i god stand. Hvor reglen i § 12, stk. 2, 2. pkt., vel medfører en vis undersøgelsespligt for fragtføreren, men denne er mere begrænset end ved befordringer, hvorom der er oprettet fragtbrev, rækker præsumptionen ikke videre end til, hvad der kunne opdages med den omhu i undersøgelsen, som fragtføreren var pligtig at udvise.

Til § 14.

Bestemmelsen svarer til lov 1965 § 12 og indeholder bestemmelser om afsenderens ansvar for skade, der skyldes mangelfuld emballering af godset. Ansvarret omfatter ikke blot den skade, der påføres fragtføreren, men også skadesløsholdelse for det ansvar, fragtføreren ifalder over for andre ladningsejere og eventuelt tillige over for sine folk.¹⁹⁾ Efter

¹⁸⁾ Et sådant ansvar – udformet som et culpaansvar – er hjemlet i sølovens § 162, jfr. herom Kjeld Rosenmeyer Søren 1975 s. 357. Jfr. også Innst. I s. 23.

¹⁹⁾ Betænkning I s. 19.

¹⁷⁾ Betænkning I s. 18, Innst. I s. 23.

ordlyden af bestemmelsen kan disse trediemænd ikke gøre erstatningsansvar efter § 14 gældende direkte mod afsenderen, men vil, såfremt betingelserne herfor er til stede, kunne rejse sag efter almindelige erstatningsregler. Ansvar for omkostninger vil kunne omfatte udgifter, som fragtføreren afholder for at forebygge, at skade indtræder på grund af mangelfuld emballering af gods.

Indpakningens mangelfuldhed skal efter bestemmelsen foreligge ved godsets overtagelse til befordring, men kan eventuelt bestå i, at indpakningen viser sig ude af stand til at modstå de påvirkninger, som godset udsættes for under transporten og den i forbindelse hermed stående håndtering ved lastning etc.

Ansvar er ikke betinget af fejl eller forsummelse hos afsenderen eller dennes folk, men påhviler afsenderen på objektivt grundlag på samme måde som ansvar for de oplysninger og anvisninger, afsenderen giver til brug ved oprettelse af fragtbrev, jfr. § 11. Det omfatter således også skade, der skyldes skjulte fejl ved emballagen til varer, som afsenderen som køber har modtaget fra sin leverandør. Afsenderens ansvar efter udkastets § 14 er strengere end ansvar efter søloven, efter hvis § 97 befragteren – bortset fra let antændeligt, eksplosivt eller andet farligt gods – kun er ansvarlig for fejl eller forsummelse udvist af ham selv eller nogen, han svarer for. Udkastet stemmer derimod med, hvad der gælder ved jernbanetransport, jfr. lov om DSB § 21, stk. 4.

En følge af mangelfuld emballering er også, at fragtføreren fritages for erstatningsansvar, som ellers ville påhvile ham for skade på selve det mangelfuldt emballerede gods, jfr. § 29, stk. 1 b. Den lempelse af beviskravene, som i fragtførerens favor er foreskrevet i § 29, stk. 2, gælder ikke, hvor det er fragtføreren, som i medfør af § 14 gør erstatningskrav gældende mod afsenderen. Bevisbyrden for, at indpakningen var mangelfuld, og for årsagsforbindelsen med den opståede skade påhviler her fragtføreren fuldtud.²⁰⁾

I modsætning til hvad der gælder fragtførerens ansvar efter udkastets kapitel IV, er der ikke i udkastet fastsat begrænsninger i

omfanget af det ansvar, afsenderen kan ifalde efter § 14. Erstatningspligtens omfang må derfor bestemmes efter almindelige regler og går i princippet ud på, at der skal ydes erstatning for det fuldstændige, individuelle, adækvate formuetab.

Efter bestemmelsens andet punktum er afsenderen ikke ansvarlig for følgerne af mangelfuld emballering, såfremt mangelen ved godsets overtagelse til befordring var synlig eller kendt af fragtføreren, og fragtføreren ikke i den anledning tog forbehold. Der påhviler således også efter § 14 fragtføreren en vis undersøgelsespligt m.h.t. godsets indpakning, men den er i princippet forskellig fra den i § 12, stk. 2, omhandlede undersøgelsespligt, der har relation til bestemmelserne om fragtførerens ansvar for beskadigelse m. v. af godset og de i forbindelse hermed gældende bevisformodningsregler. Den omstændighed, at der ved en befordring, hvorom der ikke er oprettet fragtbrev, ikke påhviler fragtføreren undersøgelsespligt i henhold til § 12, stk. 2, 2. pkt., er derfor ikke uden videre ensbetydende med, at fragtføreren ikke i henseende til ansvarsreglen i § 14 burde have bemærket en mangel ved godsets emballering. I øvrigt må udtrykket *synlig* mangel forstås på samme måde som i § 12, stk. 2, jfr. bemærkningerne hertil.

Udkastet foreskriver ingen bestemt form for det forbehold, som det i givet fald påhviler fragtføreren at tage, men det er i fragtførerens interesse at sikre sig bevis for forbeholdet. Medfører fragtførerens forbehold ikke, at afsenderen afhjælper manglerne ved emballagen, er afsenderen ansvarlig efter reglen i første punktum, selv om mangelen ikke længere var ukendt for fragtføreren.

Under de nordiske udvalgsforhandlinger har det været indgående drøftet, hvorvidt der bør pålægges afsenderen et objektivt ansvar for mangelfuld indpakning af godset. Ansvar vil kunne virke tyngende, ikke mindst i forhold, hvor der ikke er mulighed eller sædvane for at dække sig ind gennem forsikring, hvilket i hvert fald vil være tilfældet i mange ikke-erhvervsmæssige forhold. Alt i alt har man imidlertid fundet, at konventionens regel også i indenlandske transportforhold er udtryk for en acceptabel placering af ansvaret for mangelfuld emballage, også i tilfælde hvor skaden må karakteriseres som hændelig.

²⁰⁾ Jfr. Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 70.

Til § 15.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 13 og indeholder forskellige bestemmelser om farligt gods. Om begrebet farligt gods henvises til bemærkningerne til § 9. Transport af nuklear substans falder uden for lovudkastets bestemmelser, jfr. § 45.

Afsenderen skal give fragtføreren nøjagtig oplysning om, hvori godsets farlighed består. Er der oprettet fragtbrev, skal godsets art heri angives ved den almindeligt anerkendte betegnelse, jfr. § 9 litra f. Sådant angivelse af betegnelsen kan ofte anses for tilstrækkelig oplysning også om, hvori faren består, men i andre tilfælde vil det være nødvendigt tillige at give særskilt oplysning om faren. Herudover skal afsenderen om fornødent angive de forsigtighedsregler, som skal iagttages. Om hvad der ligger heri, henvises til bemærkningerne til § 9. Efter denne bestemmelse skal oplysningerne – når fragtbrev er oprettet – gives i dette, og af § 15 følger, at angivelse i fragtbrevet af oplysning om farens art og forsigtighedsreglerne bevirker, at afsenderen anses at have opfyldt sin oplysningspligt. Er oplysningerne ikke indført i fragtbrevet, eller er fragtbrev ikke oprettet, påhviler det afsenderen – eller modtageren i den situation, at det er ham, der rejser krav mod fragtføreren – at bevise, at fragtføreren på anden måde havde nøje kendskab til beskaffenheden af den fare, som befordringen af godset medførte.

Efter paragraffens andet stykke bevirker afsenderens undladelse af at oplyse om godsets farlighed, dels at fragtføreren, hvis han ikke ved overtagelsen havde kendskab til faren og de nødvendige forsigtighedsregler, kan undlade at opfylde fragtaftalen og i stedet uden pligt til at svare erstatning aflæsse eller eventuelt ødelægge eller uskadeliggøre godset, dels at afsenderen ifalder erstatningsansvar for den skade, godset forvolder ved sin farlighed.

En tilsvarende beføjelse til at losse eller uskadeliggøre farligt gods tilkommer bortfragteren efter sølovens § 119, stk. 1.

I forhold til lov 1965 er det en ny bestemmelse, at fragtførerens adgang til at ødelægge eller uskadeliggøre godset er betinget af, at der ikke er grund til at antage, at faren ville kunne afværges ved mindre indgribende forholdsregler. Under de nordiske udvalgsforhandlinger har der været enighed om, at hen-

synet til afsenderens eller modtagerens interesser kræver, at fragtføreren vælger den mindst indgribende forholdsregel, og at også konventionen, selv om den efter ordlydende nærmest må antages at hjemle fragtføreren et frit valg mellem de forskellige beføjelser, må forstås på denne måde.²¹⁾

Afsenderens ansvar efter § 15, stk. 2, 2. pkt., omfatter ligesom ansvaret efter § 14 skade, der umiddelbart rammer fragtføreren, samt skadesløsholdelse for det ansvar, fragtføreren ifalder over for andre. Ansvaret for omkostninger vil bl. a. kunne omfatte udgifter til at hindre farens realisation, herunder de i første stykke nævnte afværgeforanstaltninger.

Ansvaret er ligesom ansvaret efter § 14 et objektivt ansvar, der ikke forudsætter fejl eller forsømmelse hos afsenderen eller nogen, han svarer for, men ansvaret indtræder kun under den i stk. 2, 1. pkt., angivne betingelse, at fragtføreren ikke var underrettet om eller på anden måde havde kendskab til godsets farlighed. Udkastet indeholder – ligesom konventionen og lov 1965 – ingen bestemmelser om retsstillingen i det tilfælde, at fragtføreren ved overtagelsen af godset havde kendskab til dets farlige egenskaber. Om befordringen også i dette tilfælde skal indtage en særstilling, er et spørgsmål, som udvalget ikke har anset det for påkrævet at tage standpunkt til.²²⁾ Også efter sølovens § 97, stk. 2, har befragteren ansvar på objektivt grundlag for skade forårsaget af farligt gods, der er lastet, uden at bortfragteren kendte dets beskaffenhed, og det måtte formentlig antages, at domstolene selv uden udtrykkelig lovhjemmel ville være tilbøjelige til uden videre at fritage afsenderen for ansvar, selv om han ikke har udvist fejl eller forsømmelse ved at overgive godset til befordring.²³⁾

Til § 16.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 14 og indeholder bestemmelser svarende til denne om afsenderens pligt til med henblik på toldbehandling og andre formaliteter at forsyne fragtføreren med de nødvendige dokumenter og oplysninger, om et objektivt ansvar for afsenderen for manglende, ufuldstændige

²¹⁾ Vægfraktavtalet II s. 66, Innst. II s. 18.

²²⁾ Innst. I s. 26.

²³⁾ Betænkning I s. 33.

eller urigtige dokumenter eller oplysninger samt om ansvar for fragtførerens for bortkomst eller misbrug af de dokumenter, der er stillet til hans rådighed. Sidstnævnte er ligesom i lov 1965 et culpaansvar med omvendt bevisbyrde, og ansvaret er begrænset til det beløb, som skulle have været betalt, hvis godset var gået tabt, jfr. §§ 32, 33 og 36. Fragtførerens ansvar er ikke betinget af, at fragtbrev er oprettet; foreligger der fragtbrev, stilles der – i modsætning til lov 1965 – ikke krav om, at dokumenterne er nævnt i dette.

Ifølge udkastets § 10 kan både afsenderen og fragtføreren fordrer, at der i fragtbrevet anføres oplysning bl. a. om toldafgifter, der skal betales, nødvendige anvisninger m.h.t. toldbehandling og andre formaliteter samt en fortegnelse over de dokumenter, som er stillet til rådighed for fragtføreren.

Bestemmelserne vil selvsagt få mindre praktisk betydning ved indenlandsk transport end ved international, men det kan også ved indenlandske transporter forekomme, at fragtføreren må tage sig af den toldmæssige ekspedition af godset, f. eks. hvor dette har været oplagt på toldoplæg i henhold til toldlovens § 108. Der kan heller ikke ses bort fra muligheden af, at andre offentligretlige forskrifter kan have til følge, at der i forbindelse med transporten finder en kontrol sted, som gør det nødvendigt, at fragtføreren er i besiddelse af dokumenter vedrørende godset, f. eks. karantænebestemmelser eller bestemmelser om transport af farlige stoffer eller genstande.

Til §§ 17–19.

Paragrafferne svarer til lov 1965 §§ 15–17 og gengiver de vigtigste bestemmelser om afsenderens henholdsvis modtagerens ret til at råde over godset under befordingen. Hovedbestemmelsen om råderetten indeholdes i § 17, der svarer til lov 1965 § 15, stk. 1. Bestemmelserne her suppleres af reglerne i § 18, der fastslår de nærmere betingelser for udøvelsen af råderetten og svarer til lov 1965 § 16, samt af udkastets § 19, der indeholder en ansvarsregel svarende til lov 1965 § 17.

Efter § 17, stk. 1, har afsenderen ret til at råde over godset under transporten, særlig ved at anmode fragtføreren om at standse godset undervejs, at ændre bestemmelsesstedet eller at aflevere godset til en anden modtager end den tidligere angivne. Denne be-

føjelse tilkommer også ved jernbane- og lufttransport afsenderen, jfr. lov om DSB § 27 og luftfartslovens § 101, og må anses for stemmende med gældende ret tillige ved vejtransport.²⁴⁾ Afsenderen vil af forskellige grunde kunne være interesseret i at råde over godset, f. eks. fordi han efter overgivelsen til befording har solgt det til anden side, eller fordi han, hvis modtageren bliver insolvent eller af andre grunde må forventes ikke at betale købesummen rigtigt, ønsker at sikre sig mod at lide tab.

Udøvelsen af afsenderens råderet er udtryk for en ændring af den oprindelige fragtaftale. Afsenderens beføjelse er i lov om DSB ligefrem benævnt som retten til at ændre fragtkontrakten. Afsenderens ensidige ændring af aftalen vil kunne komme i strid med fragtførerens interesser. Det foreskrives derfor i § 18, stk. 2–3, at fragtføreren ikke er pligtig at efterkomme anvisninger, hvis deres udførelse ikke er mulig på det tidspunkt, da de når den, som skal udføre dem, eller vil hindre den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller være til skade for afsendere eller modtagere af andre sendinger eller medføre deling af sendingen. Efter § 18, stk. 1, skal afsenderen holde fragtføreren skadesløs for omkostninger og skade, der måtte følge af ændringen.

De i § 17, stk. 1, angivne måder at ændre fragtaftalen på er de praktisk vigtigste, men teksten udelukker ikke, at der gives påbud af andet indhold. Udkastet tilsigter lige så lidt som lov 1965 at give nogen nærmere afgrænsning af, hvad ændringerne kan gå ud

²⁴⁾ Betænkning I s. 20, Ussing Enkelte Kontrakter 1946 s. 411.

²⁵⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 88. Det antages her, at afsenderen ikke i medfør af § 17, stk. 1, ensidigt kan træffe bestemmelse om tilføjelse af et efterkrav. Efter CIM art. 21 har afsenderen ret til at ændre fragtkontrakten ved tilføjelse eller forhøjelse af efterkrav, hvis afsendelsesbanens tariffer ikke indeholder modstridende bestemmelser, og efter godsbefordringsreglementet (GR 83 nr. 6) kan ved jernbanetransport i Danmark efterkrav ligeledes tilføjes, forhøjes, nedsættes eller frafalder. Nægtes der afsenderen ret til at tilføje efterkrav, vil han kunne bringes i en vanskelig situation, hvis han får underretning om modtagerens insolvens så sent, at godset ikke kan standses før ankomsten til bestemmelsesstedet, såfremt det antages, at retten til at standse godset ophører fra dette tidspunkt, jfr. herom bemærkningerne til § 20 med note 36.

på, bortset fra hvad der følger af § 18, stk. 2-3. Det er imidlertid klart, at beføjelsen alene kan benyttes til at ændre sådanne vilkår, som bestemmer, hvorledes fragtføreren skal forholde sig til godset, men ikke til f. eks. i strid med den oprindelige aftale at bestemme en fordeling af fragtomkostningerne mellem afsenderen og modtageren.²⁵⁾

I § 17, stk. 2, angives den tidsmæssige begrænsning i afsenderens ret til at ændre fragtaftalen. Denne ret ophører, når godset er kommet til bestemmelsesstedet, og modtageren har fordret det udleveret. Modtageren indtræder da i fragtaftalen og får en selvstændig ret til godset. Fra dette tidspunkt kan afsenderen ikke i medfør af fragtaftalen udøve nogen disposition over godset, men fragtføreren skal rette sig efter modtagerens anvisninger.

Der er i forhold til lov 1965 foretaget en ændring af formuleringen i udkastets § 17, stk. 2, idet udtrykket *denne ret går over til modtageren* foreslås erstattet med udtrykket, at råderetten *ophører, . . . og fragtføreren skal da rette sig efter modtagerens anvisninger*. Under de fortsatte nordiske udvalgsdrøftelser blev det fra svensk side gjort gældende, at den råderet, som efter konventionens art. 12, stk. 2, er tillagt modtageren, er mindre omfattende end afsenderens ret til at råde over godset, idet den kun giver adgang til sådanne anvisninger, som vedrører godsets aflevering på bestemmelsesstedet, men ikke til ensidigt at bestemme, at fragtføreren skal transportere godset videre til et nyt bestemmelsessted og dér aflevere det til en anden modtager.²⁶⁾ I konsekvens heraf fandt det svenske udvalg det mindre dækkende at beskrive retsstillingen på den måde, at afsenderens ret går over til modtageren. Det danske udvalg er enig i, at der i princippet bør gælde samme regler ved indenlandsk som ved international vejtransport m.h.t. spørgsmålet om retten til at råde over godset under befordringen. Udvalget finder imidlertid ligesom det norske udvalg²⁷⁾, at det er upåkrævet at tage stilling til dette fortolkningsspørgsmål, hvis løsning findes at kunne overlades til praksis²⁸⁾. Den foretagne formulering ændring bringer ordlyden i overensstemmelse

med de øvrige nordiske lovtekster og med konventionens udtryksmåde.

Som anført i de indledende bemærkninger til kapitel III har fragtbrev efter udkastet kun en bevismæssig funktion, medens der ikke tillægges det nogen legitimationsvirkning i henseende til retten til at råde over godset under befordringen. Som følge heraf er i udkastet ikke medtaget bestemmelserne i lov 1965 § 15, stk. 2, om ophør af afsenderens råderet, når det andet eksemplar af fragtbrevet afleveres til modtageren, og § 16, stk. 1, om forevisning af det første eksemplar af fragtbrevet som betingelse for udøvelse af råderetten. Det er heller ikke foreskrevet i udkastet, at anvisninger m.h.t. godset, hvor fragtbrev er oprettet, skal indføres i dette.

Efter lov 1965 § 15, stk. 3, kan retten til at råde over godset overlades til modtageren allerede fra tidspunktet for fragtbrevets oprettelse, hvis afsenderen anfører dette i fragtbrevet. Denne konventionsregel står i forbindelse med, at en køber i internationale forhold efter at have betalt købesummen og erhvervet ejendomsret til godset allerede på det sted, hvor godset overgives til befordring, ofte vil have interesse i at kunne ændre fragtaftalen ved at anvise en ny modtager, såfremt han sælger godset videre, endnu medens det er under befordring. I indenlandske forhold har en omsætning af godset under befordringen næppe nogen særlig betydning, og udvalget finder derfor på linie med de norske og svenske lovtekster, at der ikke er tilstrækkeligt praktisk behov for at medtage den omhandlede regel i udkastet, hvis tekst herved har kunnet forenkles, også forsåvidt angår en række andre paragraffer. Udeladelsen af den omhandlede bestemmelse betyder ikke, at parterne er afskåret fra at træffe aftale om, at modtageren skal have råderetten fra et tidligere tidspunkt end det i udkastets § 17, stk. 2, anførte, såfremt der f. eks. af hensyn til en købers mulighed for at kunne dirigere indkøbte varer videre uden om sit lager er praktisk behov herfor. Er der i et

²⁵⁾ Ved jernbanetransport gælder efter CIM art. 22, at de ændringer, som adressaten kan beordre, afviger noget fra, hvad afsenderen kan bestemme, jfr. Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 106. Godsbefordringsreglementet (GR 83) opregner nøje de ændringer, som kan beordres af afsenderen, jfr. lov om DSB § 27, stk. 1, men indeholder ingen nærmere afgrænsning af omfanget af adressatens anvisningsret.

²⁶⁾ Vægfraktavtalet II s. 72.

²⁷⁾ Innst. II s. 18.

sådan tilfælde truffet aftale om overladelse af råderetten til modtageren, træder denne i stedet for afsenderen ved anvendelsen af de i §§ 18, stk. 1, 22, stk. 1-2, 25 og 26, stk. 1-3, indeholdte regler. Hvis der om transportaftalen er oprettet fragtbrev, vil aftalen kunne anføres i dette, jfr. § 10, stk. 2.

Spørgsmålet om retten til at råde over godset under befordringen har ikke alene betydning i forholdet mellem fragtføreren og hans modpart i fragtaftalen, men opstår tillige i forholdet mellem afsenderen og modtageren. De transportretlige regler om råderetten over godset gælder i dette forhold uden hensyn til, hvorledes retsforholdet mellem afsenderen og modtageren er ifølge de af fragtaftalen uafhængige regler om ejendomsrettens overgang.²⁹⁾ Det stemmer for så vidt med almindelige køberetlige regler – købelovens §§ 15 og 39, konkurslovens § 54 – når det i udkastet fastslås, at råderetten over godset tilkommer afsenderen, indtil godset er kommet frem til bestemmelsesstedet, og modtageren har fordret det udleveret. Derimod kan en uoverensstemmelse siges at foreligge derved, at risikoen for salgsgenstanden efter købelovens § 10, jfr. § 17, går over på køberen allerede ved overgivelsen til en fragtfører, som har påtaget sig forsendelsen fra vedkommende sted, og at sælgeren derfor efter køberetlige regler anses for bundet ved den skete levering. Uoverensstemmelsen er imidlertid ikke en følge af udvalgets lovudkast, men består allerede efter gældende ret.³⁰⁾

Som anført ovenfor er fragtføreren iflg. § 18, stk. 2, under visse betingelser ikke pligtig at efterkomme anvisninger i medfør af § 17. Der kan ikke gives en almengyldig beskrivelse af, hvad der nærmere ligger i, at udførelsen af anvisningerne vil hindre den normale udøvelse af fragtførerens virksomhed eller være til skade for afsendere eller modtagere af andre sendinger; ved bestemmelsens anvendelse i praksis bør der næppe stilles strenge krav for at tillade fragtføreren at afslå at efterkomme anvisningerne. Fragtføreren skal imidlertid efter bestemmelsen straks underrette afsenderen om, at han ikke kan efterkomme anvisningerne. Undlader fragtføreren at foretage sådan underretning, vil han

formentlig – selv om udkastet ingen udtrykkelig bestemmelse indeholder herom – ifalde erstatningsansvar for det tab, som undladelsen forvolder.³¹⁾ Er årsagen til fragtføreren fritagelse for at efterkomme anvisningen, at denne medfører en deling af sendingen, påhviler der ikke fragtføreren nogen underretningspligt, jfr. § 18, stk. 3.

Efter § 19 er fragtføreren, hvis han undlader at efterkomme anvisninger, som opfylder betingelserne i §§ 17 og 18, erstatningsansvarlig for skade, som forvoldes den berettigede herved. Ansvarret må indtræde ikke blot ved den fuldstændige undladelse af at efterkomme anvisningerne, men også ved urigtig udførelse, medmindre fragtføreren er ansvarsfri efter de almindelige regler i kapitel IV. Det er ikke alene den, der har givet anvisningerne, som kan gøre erstatningskravet gældende. Hvis skaden har ramt f. eks. den nye modtager, til hvem godset efter anvisningen skulle have været afleveret, vil denne med støtte i bestemmelsen kunne rejse kravet. Det er efter bestemmelsen ingen betingelse, at den pågældende på tidspunktet, da anvisningen blev givet, var beføjet til at råde over godset.³²⁾

Det er af det svenske udvalg antaget, at erstatningsansvaret efter § 19 ikke størrelsesmæssigt er undergivet de begrænsninger, som gælder om fragtføreren ansvar efter kapitel IV.³³⁾ I motiverne til det svenske regeringsforslag udtales, at denne fortolknings rigtighed synes tvivlsom, og at spørgsmålets løsning bør overlades til retspraksis.³⁴⁾ Hertil finder det danske udvalg at kunne henholde sig.

Til § 20.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 18 og indeholder bestemmelserne om godsets aflevering. Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, har modtageren en selvstændig ret til at fordrø det afleveret. Ved at fremsætte denne begæring indtræder modtageren i fragtaftalen og bliver derved umiddelbart berettiget og forpligtet i forhold til fragtføreren. Samtidig bortfalder afsenderens ret efter de foregående paragraffer til at råde over godset.

²⁹⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 90.

³²⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 92.

³³⁾ Vægfraktavtalet II s. 77.

³⁴⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 92.

²⁹⁾ Betænkning I s. 20.

³⁰⁾ Gomard Obligationsret Almene Emner 1973 s. 107.

Modtageren kan indtræde i fragtaftalen, selv om godset er bortkommet, eller leveringsfristen overskredet uden, at godset er kommet frem. Ved at indtræde i fragtaftalen bliver modtageren over for fragtføreren forpligtet til at betale det beløb, som skyldes efter fragtaftalen.

Disse regler stemmer med almindelige transportretlige principper og svarer i det væsentlige til bestemmelserne om modtagerens stilling efter lov om DSB § 23 og luftfartslovens § 102. De må antages at være udtryk for den retsstilling, som tilkommer modtageren allerede efter gældende ret.³⁵⁾ Bestemmelserne imødekommer et praktisk behov. Afsenderen vil ofte ved at overgive godset til fragtføreren have opfyldt sine forpligtelser over for modtageren, som herefter er den, der har interessen i, at godset afleveres, eller i at gøre erstatningskrav gældende i tilfælde af misligholdelse fra fragtførers side. I stedet for at overlade til afsenderen at påse fragtaftalens rigtige opfyldelse udruster man modtageren med en selvstændig ret til at påberåbe sig aftalen.

Efter § 20, stk. 1, indtræder modtagerens ret først ved godsets fremkomst til bestemmelsesstedet. At modtageren er berettiget til at fordré godset afleveret eller udøve andre rettigheder på grundlag af fragtaftalen bevirker ikke, at afsenderens ret til at råde over godset ophører efter § 17, stk. 2. Dette sker først, når modtageren faktisk gør brug af sin ret.³⁶⁾

³⁵⁾ Betænkning I s. 20, Ussing Enkelte Kontrakter 1946 s. 417. Se også Kurt Grönfors Allmän transporträtt 1975 s. 46, der med baggrund i modtagerens stilling fremhæver, at den moderne transportaftale må karakteriseres som en trediemandsaftale. – I udkastet fastslås i overensstemmelse med lov 1965, at fragtføreren har krav på kvittering for godsets aflevering, smh. herved Grosserersocietetets responsum i U.-1963.622, hvorefter der ikke har dannet sig nogen generel kutyme for danske vognmænd/fragtmænd m. h. t. at kræve og få kvittering hos modtagerne for afleverede varer.

³⁶⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 93. Det norske udvalg anførte i Innst. II. s. 18, at det efter konventionen er et fortolkningsspørgsmål, hvilke anvisninger afsenderen kan give, efter at godset er kommet frem; spørgsmålet må løses bl. a. efter en fortolkning af konventionens art. 12, stk. 5 b. Det norske udvalg fandt imidlertid ikke – i forbindelse med formuleringsspørgsmålet i udkastets § 17, stk. 2 – anledning til at foregribe løsningen af fortolkningsspørgsmålet.

Hvis det fastslås, at godset er gået tabt, eller hvis det ikke er kommet frem ved udløbet af afleveringsfristen, kan modtageren i eget navn gøre rettighederne efter fragtaftalen gældende. Heri ligger, at modtageren har en selvstændig ret, som han kan udøve uden samtykke fra afsenderen. De rettigheder, som modtageren kan gøre gældende, er bl. a. at få godset udleveret, hvis det bringes til veje, at give anvisninger om dets aflevering og at kræve erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse.

Efter udkastet er der ikke tillagt fragtbrevet, hvor sådant er oprettet, nogen legitimationsvirkning i henseende til retten til at råde over godset, og bestemmelsen i lov 1965 § 18, stk. 1, om modtagerens ret til at fordré det andet eksemplar af fragtbrevet afleveret er ikke medtaget i udkastet. Når det i § 20, stk. 2, er foreskrevet, at modtageren ved godsets fremkomst til bestemmelsesstedet tillige kan fordré udlevering af det eksemplar af fragtbrevet, som måtte være udfærdiget for at overgives til ham, knytter der sig ingen retsvirkninger til udleveringen af dette fragtbrevseksemplar. Bestemmelsen skal ses på baggrund af, at fragtbrevet ofte indeholder oplysninger af betydning for modtageren, f. eks. om mængden af det afsendte gods, tidspunktet for overtagelsen til befordring og godsets synlige tilstand.

Efter stk. 3 skal modtageren, når han gør brug af sine rettigheder efter stk. 1, betale det beløb, som skyldes efter fragtaftalen, dvs. fragt, tillægsafgifter o. lign. og også efterkravsbeløb, som fragtføreren skal opkræve, jfr. herved § 21. Bestemmelsen giver fragtføreren krav på betaling af fragtbeløbet hos modtageren, selv om betalingen i det indbyrdes forhold mellem denne og afsenderen påhviler sidstnævnte.³⁷⁾ At modtageren hæfter for beløbet, fritager ikke afsenderen for hans forpligtelser over for fragtføreren, så længe det skyldige beløb ikke er betalt.³⁸⁾

Modtagerens pligt til at betale det skyldige beløb gælder ikke blot, hvor han fordrer godset afleveret, men også hvor han i øvrigt

³⁷⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 94. Efter konventionen og lov 1965 kan fragtføreren kræve erlagt det beløb, der skyldes efter fragtbrevet. Heri ligger formentlig, at modtageren ikke er pligtig at betale fragtbeløb o. lign., som efter fragtbrevet påhviler afsenderen.

³⁸⁾ Innst. I s. 30.

gør rettighederne efter fragtaftalen gældende. Han skal således betale fragten, når han rejser erstatningskrav, selv om erstatningskravet indbefatter fritagelse for fragtbløbet, jfr. §§ 32, stk. 3, og 35, men vil dog efter sidste punktum kunne nøjes med at stille sikkerhed for beløbet. Dette kan synes noget tungt, men udvalget har ligesom de øvrige nordiske udvalg anset det for rigtigst, at ordningen ved indenlandsk trafik er den samme, som efter lov 1965 i overensstemmelse med konventionen gælder ved internationale transporter.³⁹⁾

Fragtføreren er ikke pligtig at udlevere godset, medmindre modtageren betaler det beløb, der skyldes efter fragtaftalen. Opstår der strid om betalingen, kan modtageren dog opnå at få godset udleveret, hvis han stiller sikkerhed for beløbet. Denne ordning vil kunne få praktisk betydning ikke blot, hvor striden vedrører fragtbløbet, men også i det tilfælde, at forsendelsen sker pr. efterkrav, og modtageren ikke over for afsenderen mener sig forpligtet til at betale efterkravsbeløbet fuldtud, f. eks. fordi afsenderens ydelse er behæftet med mangler.

Til § 21.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 34 og pålægger fragtføreren erstatningspligt, hvis godset er blevet afleveret til modtageren uden opkrævning af efterkravsbeløb, som det efter fragtaftalen påhvilede fragtføreren at opkræve.

I overensstemmelse med de øvrige nordiske lovttekster er bestemmelsen af systematiske grunde i udkastet blevet placeret i tilknytning til bestemmelserne i § 20 om aflevering af godset, og som følge heraf er overskriften over dette afsnit ændret noget.

Det kræves – heller ikke ved internationale transporter⁴⁰⁾ – at efterkravet fremgår af et fragtbrev, men i praksis vil det formentlig være mest praktisk at oprette fragtbrev, når godset sendes pr. efterkrav, jfr. også udkastets § 10, stk. 1h.

Nægtter modtageren efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet at betale efterkravsbeløbet, er fragtføreren uberettiget til at aflevere godset, og der foreligger da en afle-

veringshindring, jfr. herom bestemmelserne i §§ 23 – 26.

Fragtføreren ansvar er efter bestemmelsen begrænset til efterkravsbeløbet. De ansvarsbegrænsninger, som efter konventionsreglerne og udkastet i øvrigt gælder for fragtføreren ansvar, finder ikke anvendelse, og den erstatning, som fragtføreren skal betale for aflevering af godset uden opkrævning af efterkravsbeløb, kan derfor efter omstændighederne overstige, hvad der skulle være betalt, hvis godset i stedet var bortkommet eller blevet ødelagt.⁴¹⁾ På den anden side medfører aflevering af godset til modtageren, uden at denne betaler efterkravsbeløbet, ikke uden videre et ansvar for fragtføreren for hele dette beløb. Afsenderen kan efter bestemmelsen kun kræve erstatning for det lidte tab, og dettes størrelse vil først vise sig, når det er klart, om og hvor meget modtageren er i stand til at betale.⁴²⁻⁴³⁾ Hvilket mål af bevis, der i så henseende skal kræves af afsenderen, fremgår ikke af konventionsreglerne, og de nordiske udvalg har ikke anset det for nødvendigt at tage standpunkt hertil.

Ved at modtage godset bliver modtageren efter § 20, stk. 3, forpligtet til at betale det beløb, der skyldes efter fragtaftalen. I overensstemmelse hermed har fragtføreren ligesom efter lov 1965 regres mod modtageren for det erstatningsbeløb, han har måttet betale afsenderen.

Til §§ 22 – 26.

Bestemmelserne svarer til lov 1965 §§ 19 – 23 og indeholder de regler, som gælder, hvis der foreligger hindringer for befordringens udførelse eller godsets aflevering.

Bestemmelsen i § 22, stk. 1, pålægger fragtføreren pligt til at indhente anvisninger fra afsenderen, hvis der viser sig absolutte hindringer for aftalens opfyldelse, for godset

⁴¹⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 96.

⁴²⁾ Innst. I s. 46.

⁴³⁾ I U.1955.188 Ø blev en vognmand, der skulle befordre en del af et solgt vareparti og aflevere det til køberen mod efterkrav af købesummen for hele partiet, dømt til at erstatte sælgeren hele efterkravsbeløbet og ikke blot betalingen for det af ham transporterede parti af godset. Det fremhæves i domsbegrundelsen, at det var aftalt mellem sælger og køber, at købesummen for hele partiet skulle tages pr. efterkrav, samt at tvivlen m. h. t., om køberen ville have betalt, hvis fragtføreren havde båret sig korrekt ad, måtte komme sælgeren til gode.

³⁹⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 95. Om konventionens regel se Innst. I s. 30.

⁴⁰⁾ U.1971.427 H.

når bestemmelsesstedet. Reglen er identisk med lov 1965 § 19, stk. 1, idet der alene er foretaget de redaktionelle ændringer, som følger af, at der ved indenlandsk befordring ikke er foreskrevet brug af fragtbrev, og at der i lovudkastet ikke er medtaget nogen udtrykkelig bestemmelse svarende til lov 1965 § 15, stk. 3, om overladelse af råderetten over godset til modtageren fra et tidligere tidspunkt end det i udkastets § 20 nævnte, jfr. herom bemærkningerne til § 17.

Af § 25 følger, at fragtføreren inden for rimelige grænser har pligt til at rette sig efter afsenderens anvisninger. Efter § 24 har han krav på dækning af omkostningerne ved at indhente og udføre anvisningerne, medmindre omkostningerne skyldes hans fejl eller forsømmelse.

Hvis der er truffet aftale mellem parterne om, at retten til at råde over godset under befordringen skal tilkomme modtageren, jfr. ovenfor, følger heraf, at fragtføreren skal indhente anvisninger fra modtageren i stedet for fra afsenderen.

Modtager fragtføreren ikke straks anvisninger, som han med rimelighed er pligtig at efterkomme, er han efter de i § 25 nærmere angivne regler berettiget til at aflæse godset, hvorefter befordringen anses for afsluttet.

Er der ikke tale om befordringshindringer af absolut karakter, idet det er muligt at gennemføre transporten på anden måde end fastsat i fragtaftalen, skal fragtføreren ligeledes indhente anvisninger fra afsenderen. Han må i disse tilfælde indrømme afsenderen en noget længere frist til at fremkomme med anvisningerne, jfr. § 22, stk. 2, hvorefter fragtføreren må vente en »rimelig tid«, medens tidsfristen efter § 22, stk. 1, jfr. § 25, er beskrevet som »straks«. Fremkommer der herefter ikke anvisninger, kan fragtføreren ikke som ved de absolutte hindringer uden videre aflæse godset og dermed afbryde befordringen, men skal træffe de foranstaltninger, som efter hans skøn stemmer bedst med afsenderens interesser, hvilket jævnligt vil være ensbetydende med, at fragtføreren må gennemføre transporten på den måde, som er mulig. Bestemmelsen vil efter omstændighederne kunne stille store krav til fragtførerens eller hans medhjælperes konduite, men kan ikke antages at medføre nogen væsentlig skærpende af de pligter, der også uden ud-

trykkelig lovhjemmel må antages at påhvile en fragtfører allerede efter gældende ret.⁴⁴⁾

Såfremt der efter godsets fremkomst til bestemmelsesstedet foreligger hindringer for dets aflevering, skal fragtføreren efter § 23 ligeledes indhente anvisninger fra afsenderen og skal inden for rimelige grænser, jfr. § 25, efterkomme anvisningerne. De herved foranledigede omkostninger har han efter § 24 krav på at få dækket. Da retten til at råde over godset under befordringen ikke er knyttet til besiddelsen af fragtbrev, er bestemmelserne i lov 1965 § 20, stk. 1, 2. pkt., og stk. 3, ikke medtaget i udkastet.

En hindring for afleveringen vil ofte foreligge i den form, at modtageren ikke kan findes, fordi adressen er urigtig eller utilstrækkeligt angivet, og i så fald vil en henvendelse til afsenderen jævnligt føre til, at hindringen overvindes, men der er selvsagt intet i vejen for, at fragtføreren selv anstiller undersøgelser for at finde frem til modtageren.⁴⁵⁾ En anden form for afleveringshindring foreligger, hvor modtageren nægter at modtage godset. I dette tilfælde, hvor afvisningen vel efter almindelige formueretlige regler måtte berettige afsenderen til at disponere over godset, foreslås i § 23, stk. 2, i overensstemmelse med konventionen, at modtageren dog skal kunne fordre godset afleveret, så længe fragtføreren ikke har modtaget anden anvisning fra afsenderen.

§ 25 indeholder bestemmelser om fragtførerens ret til at afbryde befordringen ved befordringshindringer af en sådan art, at transporten heller ikke på anden måde end den ved fragtaftalen bestemte lader sig gennemføre (§ 22, stk. 1), og ved afleveringshindringer (§ 23). Bestemmelserne er i realiteten overensstemmende med de i lov 1965 § 22 indeholdte, men der er foretaget en ændring af formuleringen, idet bestemmelsen om, at *fragtføreren straks (kan) aflæse godset* er ændret til, at fragtføreren kan aflæse, *såfremt han ikke straks har kunnet få anvisninger, som han med rimelighed er pligtig at efterkomme*. Ændringen tjener alene til at

⁴⁴⁾ Betænkning I s. 20.

⁴⁵⁾ Iflg. Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 115 skal jernbanen søge den rigtige adressat fastslået ved rimelige midler, f. eks. gennem folkeregistret, men er ikke forpligtet til dyberegående undersøgelser.

tydeliggøre, hvad der også efter lov 1965 er meningen.

Når der tillægges fragtføreren ret til at aflæse godset, såfremt han ikke straks har kunnet få anvisninger, er der hermed angivet en meget snæver tidsfrist, der i hvert fald som hovedregel er kortere end den i § 22, stk. 2, nævnte frist, der er beskrevet med ordene *inden rimelig tid*, jfr. de med udkastet stemmende konventionsregler i art. 14, stk. 2, og art. 16, stk. 2, der benytter udtrykkene henholdsvis *in reasonable time*, *en temps utile* og *immédiately*, *immédiatement*. Bestemmelsen må dog fornuftigvis forstås med den modifikation, at fragtføreren, inden han foretager aflæsning, må vente i den tid, som nødvendigvis medgår til selve ekspeditionen af anvisningerne, og han må efter omstændighederne ligeledes være forpligtet til at tåle den forsinkelse, som kan følge af, at afsenderens almindelige forretningsstid ikke er den samme som arbejdstiden for fragtføreren folk. Nogen mere almindelig, dækkende beskrivelse kan næppe gives.

Aflæsningen af godset kan ske for afsenderens regning, selv om opfyldeshindringen ikke kan tilregnes afsenderen eller hans folk som en fejl eller forsømmelse. At udkastet pålægger afsenderen omkostningerne til forskel fra lov 1965 »den berettigede« er en konsekvens af, at der i udkastet ikke er medtaget udtrykkelige bestemmelser om det tilfælde, at retten til at råde over godset før ankomsten til bestemmelsesstedet overlades til modtageren.

Har fragtføreren benyttet sig af beføjelsen til at aflæse godset, anses befordringen dermed for afsluttet. Heraf følger, at fragtføreren ikke længere er ansvarlig for godset efter bestemmelserne i udkastets kapitel IV. Fragtføreren skal imidlertid forvare godset på afsenderens vegne og – underforstået – for hans regning. Fragtføreren har herunder ansvar for godset efter almindelige regler om forvaring, dvs. efter en culpa-regel med omvendt bevisbyrde. Han kan betro godset til en trediemand, f. eks. en speditør, og er i så fald kun ansvarlig for, at valget af denne sker med tilbørlig omhu.

Selv om fragtføreren har aflæst godset i medfør af § 25, har han samme forpligtelse som for aflæsningen til at efterkomme de

anvisninger, han modtager fra afsenderen, eller til at sørge for, at anvisningerne følges af den, som har godset i forvaring.⁴⁶⁾ Omkostningerne herved kan kræves dækket på samme måde som omkostningerne ved aflæsningen og forvaringen.

Godset hæfter efter aflæsningen, også hvor det forvares af en trediemand, stadig for fragtføreren krav efter fragtaftalen, herunder for omkostninger, der er en følge af befordrings- eller afleveringshindringer. Der er herved tale om en tilbageholdelsesret i godset, men ikke om en videregående adgang til fyldestgørelse.⁴⁷⁾

Når godset er aflæst som følge af befordrings- eller afleveringshindringer, opstår spørgsmålet om, i hvilket omfang der skal betales fragt. Udvalget gav i Betænkning I s. 21 udtryk for den opfattelse, at konventionen ikke udtaler sig herom, og at spørgsmålet derfor må afgøres efter vedkommende nationale lov.⁴⁸⁾ Om dansk rets stilling anførte udvalget nærmere, at »såfremt godset er ført frem til bestemmelsesstedet, må fragtføreren efter dansk ret normalt antages at have krav på hele fragtbeløbet. Skyldes afleveringshindringen, at modtageren afviser godset på grund af forhold, som fragtføreren har ansvar for, må hans stilling dog bero på bestemmelserne i konventionens art. 23, stk. 4 og 5,« dvs. lov 1965 §§ 29, stk. 3, og 32 og udkastets §§ 32, stk. 3, og 35. »Sølovens regler om afstandsfragt (§ 129) kan næppe uden videre overføres til det her omhandlede område, og i hvert fald må fragtføreren have ret til det fulde fragtbeløb, hvis afsenderen vidste eller burde vide, at en befordringshindring med afbrydelse af befordringen til følge ville indtræde. Udvalget har ikke ment at kunne supplere den lov, der skal muliggøre ratifikation af konventionen, med bestemmelser herom.«

⁴⁷⁾ Betænkning I s. 21.

⁴⁸⁾ Det norske udvalg var i Innst. I s. 30 nærmest af den opfattelse, at konventionens art. 16, stk. 2 in fine, efter ordlyden må forstås således, at der i tilfælde af befordringshindringer skal betales det fulde fragtbeløb, ikke blot et forholds-mæssigt beløb. Det norske udvalg fandt det imidlertid unødvendigt at tage standpunkt til spørgsmålet, som det under alle omstændigheder anså for tvivlsomt. Det svenske udvalg udtaler sig i Vægfraktavtalet II s. 89 på linie med det danske udvalgs opfattelse. Se også Kungl. Maj:ts prop. s. 99.

⁴⁶⁾ Innst. I s. 31.

Under de nordiske udvalgsdrøftelser har der ikke være givet udtryk for noget behov for m. h. t. indenlandske transporter at lovgive om fragtkravet og fragtens beregning, og udkastet indeholder ikke bestemmelser herom.⁴⁹⁾ Udvalget har ikke kendskab til nogen domspraksis, som kunne bidrage til afklaring af spørgsmålet.

Efter § 26, der svarer til lov 1965 § 23, kan fragtføreren uden at afvente anvisninger fra afsenderen sælge godset, hvis det er udsat for hurtig ødelæggelse, eller dets tilstand i øvrigt giver anledning dertil, eller hvis opbevaringsomkostningerne ikke står i rimeligt forhold til godsets værdi. Endelig kan han sælge godset, hvis han ikke inden rimelig tid fra afsenderen har modtaget anden anvisning, som han med rimelighed må anses for forpligtet til at efterkomme. Bestemmelserne fremtræder som en ret for fragtføreren og giver ham mulighed for at få afsluttet kontraktsforholdet og blive fritaget for ulempe og økonomisk risiko ved fortsat opbevaring af godset. Undertiden vil det påhvile fragtføreren som en pligt i de nævnte tilfælde at foranledige godset solgt, nemlig hvor et salg er den bedste måde at opfylde den almindelige pligt, som efter § 25 påhviler fragtføreren til at varetage afsenderens interesser.⁵⁰⁾

I § 26, stk. 2, findes regler svarende til lov 1965 om, hvorledes salget skal finde sted. Bestemmelserne må også i øvrigt anses for stemmende med gældende dansk ret.⁵¹⁾

I § 26, stk. 3, indeholdes, ligeledes svarende til lov 1965, bestemmelser om fordelingen af det beløb, salget af godset indbringer. Der er herved åbnet fragtføreren en vis begrænset adgang til fyldestgørelse i godset for krav, som efter kontraktsforholdet hviler på dette.

Til kapitel IV.

I kapitel IV indeholdes lovudkastets centrale bestemmelser om fragtføreren ansvar for bortkomst og beskadigelse af godset og for forsinkelse. Det er på dette område, at det især er ønskeligt af praktiske grunde, at

reglerne for internationale og indenlandske transporter er de samme. Dette er også efter lovudkastet tilfældet. Ligesom efter lov 1965 er det hovedreglen, at fragtføreren er ansvarlig for skade på godset og forsinkelse med afleveringen uden hensyn til, om det bevises, at han eller hans ansatte eller medhjælpere har begået fejl (lovudkastets § 27). Dette strenge ansvar modificeres dels af fire almindelige ansvarsfrihedsgrunde (§ 28), dels af nogle specielle ansvarsfrihedsgrunde, som gælder i visse situationer, hvor en særlig risiko for skade foreligger, eller hvor omstændighederne i øvrigt er sådanne, at der er særlig grund til at formode, at skaden ikke beror på fragtføreren forhold (§ 29). Er godset ikke afleveret inden 30 dage efter den aftalte afleveringsfrist eller inden 60 dage efter fragtføreren overtagelse, hvis ingen afleveringsfrist er aftalt, kan det betragtes som bortkommet og den berettigede kræve erstatning. Bestemmelsen suppleres af bestemmelser i det væsentlige svarende til lov 1965 om fremgangsmåden, hvis godset atter kommer til veje (§ 31). Også bestemmelserne om erstatningens størrelse (§§ 32 – 36) er i det store og hele udformet på samme måde som bestemmelserne om internationale transporter. Erstatningen er herefter en standardiseret og maksimeret ydelse, idet den ved bortkomst beregnes som godsets børspris eller markedspris på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring med tillæg af fragt og andre omkostninger ved befordringen, hvorimod der i almindelighed ikke er adgang til at kræve erstatning for tabt handelsfortjeneste, produktionstab eller andre følgeskader. Ved beskadigelse af godset skal der betales erstatning for værdiforringelsen beregnet i overensstemmelse med den værdi, der lægges til grund ved beregningen af erstatning for bortkomst. Erstatningen ved forsinkelse kan ligesom ved internationale transporter ikke overstige fragtbetøbet. Der er adgang til mod betaling af en tillægsgodtgørelse at angive en værdi af godset, som i så fald ved beregning af erstatning for bortkomst og beskadigelse træder i stedet for den værdigrænse, der gælder efter hovedreglen. Ligeledes mod betaling af en tillægsgodtgørelse kan afsenderen angive en særlig interesse i rigtig aflevering, og der kan i så fald ud over den almindelige erstatning kræves erstatning for yderligere skade indtil det fast-

⁴⁹⁾ Det svenske udvalg antager, Vægfraktavtalet II s. 89, at der i tilfælde, hvor transporten afbrydes, før bestemmelsesstedet er nået, i svensk ret gælder en almindelig regel om, at fragten skal beregnes under hensyn til den tilbagelagte strækning. Se også Kurt Grönfors Allmän transporträtt 1975 s. 100.

⁵⁰⁾ Innst. I s. 33, Vægfraktavtalet II s. 90.

⁵¹⁾ Betænkning I s. 61.

satte beløb, såvel ved bortkomst og beskadigelse som ved forsinkelse. Til disse almindelige erstatningsregler knytter der sig ligesom i lov 1965 nogle specielle bestemmelser om erstatningskrav, der gøres gældende på andet grundlag end aftale, og om skade, som er forvoldt med forsæt eller ved grov uagtsomhed. Bestemmelserne i lov 1965 om rente af erstatningsbeløb og om erstatningskrav, der gøres gældende i fremmed mønt, er det ikke anset for påkrævet at medtage i lovudkastet. Om disse spørgsmål må derfor fortsat gælde dansk rets almindelige regler, jfr. lov nr. 638 af 21. december 1977 om renter ved forsinket betaling m. v. samt gældslovens § 7, stk. 1. Bestemmelsen i lov 1965 om fragtførerens ansvar for opkrævning af efterkravsbeløb er i udkastet i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovtekster medtaget i § 21, jfr. bemærkningerne hertil.

Gennemføres udvalgets lovudkast, vil ansvarsreglerne i færdselslovens §§ 101–104 ikke længere komme til anvendelse på fragtføreransvaret ved vejtransporter, der er omfattet af lovudkastets bestemmelser, og den almindelige motoransvarsforsikring ikke dække skade på gods, der befordres med det forsikrede køretøj. For at undgå tvivl bør dette fastslås udtrykkeligt, formentlig ved en ændring af færdselslovens § 116, jfr. herved U. 1974. 263 Ø, der ikke uden udtrykkelig lovhjemmel turde fastslå, at ansvarsbestemmelserne i § 65 i færdselsloven af 1955 ved ikrafttrædelsen af lov 1965 var ophørt at finde anvendelse på fragtførerens ansvar ved godsbefordring, der omfattes af sidstnævnte lov.

Til § 27.

Paragraffen svarer til lov 1965 §§ 24, stk. 1, og 27. I første stykke indeholdes hovedreglen om fragtførerens ansvar. Fragtføreren er ansvarlig uden skyld for bortkomst og beskadigelse af godset, som indtræffer i tiden fra overtagelsen af godset indtil dets aflevering, og for forsinket aflevering. Hvis den skadelidende beviser, at det gods, som blev overgivet fragtføreren til befordring, er helt eller delvis bortkommet eller beskadiget efter overtagelsen og inden afleveringen, eller at afleveringen er sket for sent, ifalder fragtføreren erstatningsansvar, medmindre han kan bevise, at skaden eller forsinkelsen beror på et af de forhold, for hvilke han efter de sær-

lige ansvarsfrihedsgrunde i §§ 28 og 29 ikke er ansvarlig.

Bortkomst af godset dækker et noget videre begreb, end der umiddelbart ligger i ordet. Det svarer til konventionens *total or partial loss of the goods – la perte totale ou partielle* og omfatter således også tilfælde, hvor godset eller en del deraf går til grunde.

Overtagelsen sker ved godsets fysiske overgivelse til fragtføreren eller nogen, der handler på hans vegne. Indlastning af godset på fragtførerens vogn vil efter omstændighederne kunne betragtes som overtagelse til befordring, selv om indlastningen ikke foretages eller overværes af fragtføreren, jfr. den ovenfor s. 14 gengivne dom i U.1976.337 H.

I paragraffens andet stykke indeholdes en til lov 1965 § 27 svarende definition af, hvornår forsinket aflevering foreligger. Er en bestemt afleveringsfrist aftalt, er det denne, der gælder, og fragtføreren ifalder erstatningsansvar for skade, der godtgøres at være sket som følge af forsinkelsen, jfr. § 35, efter samme strenge regel som for bortkomst og beskadigelse af godset. Er der ikke aftalt en bestemt afleveringsfrist, foreligger forsinkelse, når den faktisk anvendte befordringstid overskrider den tid, som under de foreliggende omstændigheder med rimelighed kan indrømmes en omhyggelig fragtfører. Selve begrebsbestemmelsen medfører således her, at fragtførerens ansvar får karakter af et culpaansvar, hvilket formentlig vil være rimeligt i de fleste af de tilfælde, hvor afsenderen ikke har betinget sig aflevering inden en bestemt frist. Er der tale om delast, skal der ved bedømmelsen af, om forsinkelse foreligger, tages særligt hensyn til den tid, som udkræves for under sædvanlige forhold at samle fuld last. Domspraksis om forsinkelse foreligger kun trykt i yderst begrænset omfang, og udvalget kan ikke give nærmere anvisning på, hvorledes de nævnte vurderinger skal foretages i praksis; vejledning vil i givet fald kunne hentes i de kutymen, som måtte gælde m. h. t. de forskellige typer af transport og arter af gods.

Udkastet udtaler sig lige så lidt som lov 1965 og konventionen om, hvem der er berettiget til at gøre erstatningskravet gældende imod fragtføreren. Hvor godset er gået tabt under transporten, og modtageren som kober bærer risikoen, jfr. købelovens § 10, jfr. § 17, vil modtageren efter udkastets § 20, stk. 1, i

eget navn kunne gøre rettighederne efter fragtaftalen gældende og således rejse erstatningskrav mod fragtføreren. Hvor afsenderen bærer risikoen, jfr. købelovens § 65, kan det tænkes, at modtageren, selv om han er indtrådt i fragtaftalen, foretrækker at holde sig til afsenderen (sælgeren), og i så fald må det antages, at afsenderen kan gøre transportansvaret gældende imod fragtføreren.⁵²⁾

Til § 28.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 24, stk. 2 og 3, og omhandler de almindelige ansvarsfrihedsgrunde, som kan påberåbes af fragtføreren til befrielse for ansvaret efter § 27. Bestemmelserne gælder såvel bortkomst og beskadigelse som forsinkelse. Ansvarsfrihed indtræder, hvis fragtføreren godtgør, at skaden skyldes 1) fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side, 2) anvisninger fra den berettigede, der ikke er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side, 3) godsets egen beskaffenhed, eller 4) forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge.

Den første ansvarsfrihedsgrund omhandler tilfælde af egen skyld hos den berettigede. Under de nordiske udvalgsforhandlinger har det været drøftet, om konventionens regel – jfr. art. 17, stk. 2, *wrongful act or neglect of the claimant*, ... *instructions of the claimant – faute de l'ayant droit* – indebærer, at fragtføreren kun fritages for ansvar, når det er den erstatningssøgende part selv, som har begået den pågældende fejl, men derimod ikke, når det er den tredje part i fragtaftalen, som er ansvarlig for fejlen. Det svenske udvalg antager⁵³⁾ bl. a. under henvisning til fortolkningen af CIM art. 27, stk. 2, og art. 42, stk. 3, at udtrykket *den berettigede* omfatter ikke blot den, der faktisk gør erstatningskravet gældende, men også den part, som efter fragtaftalen var berettiget til at råde over godset på det tidspunkt, da den skadeforvoldende fejl eller forsømmelse fandt sted. Det svenske regeringsforslag er i motiverne tilbøjeligt til at tilslutte sig det svenske udvalgs opfattelse, men finder, at spørgsmålets afgørelse må overlades til retspraksis.⁵⁴⁾ Heri er det danske udvalg enigt.

Den anden af ansvarsfrihedsgrundene minder meget om den første, og visse tilfælde vil være omfattet af begge. Den har dog for så vidt et videre område end den første ansvarsfrihedsgrund, som den ikke forudsætter nogen fejl eller forsømmelse fra den berettigedes side. Som det fremgår af teksten, gælder ansvarsfritagelsen ikke, hvis anvisningerne er foranlediget af fejl eller forsømmelse fra fragtførerens side. Udkastet nævner ikke andre tilfælde af culpa fra fragtførerens side i forbindelse med udførelsen af anvisninger. Af almindelige regler må imidlertid følge, at fragtføreren heller ikke kan undgå ansvar, hvis han uden at gøre modparten opmærksom på faren følger anvisninger, som han har eller burde have indset ville føre til skade, jfr. den ovenfor s. 13 citerede dom i U.1972. 281 S om skade på nogle fliser.

Efter den tredje ansvarsfrihedsgrund fritages fragtføreren for ansvar, hvis han beviser, at skaden skyldes godsets egen beskaffenhed. Formuleringen svarer til lov 1965. Fritagelsesgrunden er snævrere, end ordene umiddelbart angiver. De må forstås på samme måde som angivet i den svenske lov med ordene *godsets bristfälliga beskaffenhet* og i den norske lov med ordene *godsets mangelfulle beskaffenhet*. Konventionen anvender i art. 17, stk. 2, udtrykkene *inherent vice of the goods – vice propre de la marchandise*. De tilsvarende udtryk i konnossementskonventionens art. 4, stk. 2, er i sølovens § 118, stk. 2 m, gengivet som *godsets ... særlige beskaffenhed eller dets egenartede mangler*. Som eksempler på tilfælde, hvor bestemmelsen vil kunne påberåbes af fragtføreren, kan nævnes kød, som var inficeret ved transportens påbegyndelse, og maskindele, hvis holdbarhed er nedsat som følge af fabrikationsfejl. Om tilfælde, hvor skaden beror på egenskaber, som er karakteristiske for alt gods af samme slags, findes bestemmelser i § 29, stk. 1 d.

Den fjerde ansvarsfrihedsgrund går ud på, at fragtføreren er ansvarsfri, hvis skaden skyldes forhold, som fragtføreren ikke kunne undgå, og hvis følger han ikke kunne afværge. Som anført i Betænkning I s. 25 svarer konventionsreglen på dette punkt til CIM art. 27, stk. 2, og udvalget antog derfor i Betænkning I ligesom de øvrige nordiske udvalg, at konventionens ansvarsregel kunne karakteriseres som en vis major-regel, hvorefter ansvar indtræder, medmindre skaden

⁵²⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 103.

⁵³⁾ Vägfraktavtalet II s. 92.

⁵⁴⁾ Kungl. Maj:ts prop. s. 104.

skyldes vis major, hvilket kan bestemmes som udefra kommende begivenheder af en sådan art, at skaden efter livets erfaring i almindelighed ikke kan undgås, selv om der er truffet forsvarlige forholdsregler, jfr. *Ussing Dansk Obligationsret, Almindelig Del*, 4. udg. s. 120. Den nærmere udvikling af, hvad der ligger i denne regel, må som anført i Betænkning I s. 26 ske i nær tilknytning til den forståelse af reglen, som fastlægges på jernbanegodstransportens område. Udvalget gav derfor i Betænkning I følgende resumé af *Th. Jensens* bemærkninger herom i bogen *Jernbanefragtkontrakten 1957* s. 141–42:

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

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

Det har i Sverige været genstand for drøftelse, om CMR's ansvarsregel med rette kan

karakteriseres som en vis major-regel. I de svenske lovmotiver anføres⁵⁵), at det er vanskeligt at henføre ansvarsreglen i konventionens art. 17, stk. 2, til nogen bestemt af ansvarstyperne objektivt ansvar, vis majoransvar eller eksculpationsansvar (culpaansvar med omvendt bevisbyrde). I visse situationer kan ansvaret beskrives som objektivt, men i andre tilfælde viser det sig, at fragtføreren i europæisk retspraksis er gået fri for ansvar, når han har godtgjort, at han ikke kunne undgå skaden, uanset at han havde iagttaget en meget høj grad af agtpågivenhed. Som eksempel henvises til et tilfælde, hvor godset led skade, da et dæk på lastvognen brød i brand efter en punktering. Fragtføreren frifandt for ansvar efter at have bevist, at han såvel før som under transporten havde kontrolleret dækkene.⁵⁶)

Efter det danske udvalgs opfattelse er spørgsmålet om reglens teoretiske klassifikation mindre afgørende. Det fremgår utvivlsomt både af reglens sammenhæng med jernbanegodskonventionens ansvarsregler og af selve ordlyden, at der er tale om en meget streng ansvarsregel, som dog ikke – bortset fra den i stk. 2 indeholdte regel om mangler ved materiellet – pålægger fragtføreren objektivt ansvar for indtrufne skader. Ligeledes er det uden for tvivl, at bevisbyrden for, at der foreligger omstændigheder, der bevirker ansvarsfritagelse – bortset fra bevisbyrdereglerne m. h. t. de i § 29 omhandlede særlige skadeårsager – fuldtud påhviler fragtføreren. Den nærmere afgrænsning af fragtførerens transportansvar, herunder indholdet af den sidste af de i § 28, stk. 1, omhandlede ansvarsfrihedsgrunde, må overlades til retspraksis. Også udenlandske domme og afgørelser fra jernbanetransportens område vil kunne være af vejledende betydning, men det må formentlig erkendes, at fuldstændig ensartethed ikke kan opnås.⁵⁷)

⁵⁵) Kungl. Maj:ts prop. s. 193.

⁵⁶) Kurt Grönfors Allmän transporträtt 1975 s. 85 finder under henvisning til den refererede afgørelse, at ansvaret mere har karakter af et præsumptionsansvar (culpaansvar med omvendt bevisbyrde) end et strikt ansvar med undtagelse for vis major. A. Vinding Kruse Erstatningsretten 1976 s. 217 anfører, at ansvaret efter lov 1965 § 24 meget ligner vis major-reglen. I motiverne til det finske lovforslag, Lagstiftningsavdelingsens vid justitieministeriet publikation 13/1974 s. 17 antages, at konventionen ikke bygger på et præsumptionsansvar.

Dansk domspraksis giver kun enkelte eksempler vedrørende vis major, således den i Betænkning I s. 26 omtalte dom i U.1942.635 S, der fritog statsbanerne for ansvar for skade, der skyldtes, at nogle vognladninger kartofler var blevet ødelagt af vand i forbindelse med, at en statsbanefærge efter at være minesprængt blev sat på grund. I ingen af de trykte domme, som foreligger vedrørende lov 1965, har de i lov 1965 § 24, stk. 2, omhandlede ansvarsfrihedsgrunde været påberåbt.

I paragraffens andet stykke er i overensstemmelse med lov 1965 § 24, stk. 3, optaget en bestemmelse, hvorefter fragtføreren ikke kan befri sig for ansvar ved at påberåbe sig mangler ved det til transporten benyttede køretøj, eller fejl eller forsømmelse af den, af hvem han måtte have lejet køretøjet, eller dennes folk. For fejl ved materiellet gælder således et objektivt ansvar, uanset om køretøjet er fragtførerens eget, eller han har lejet det.

Til § 29.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 25. Den omhandler en række ansvarsfrihedsgrunde, der refererer sig til visse omstændigheder, hvor der typisk kan siges at foreligge en formodning for, at skaden ikke beror på fragtføreren. Paragraffen omhandler i modsætning til § 28 kun bortkomst og beskadigelse af godset, men ikke forsinkelse med afleveringen.

Bevisbyrden for, at skaden skyldes et af de i paragraffen omhandlede forhold, påhviler ifølge stk. 2 fragtføreren, men medens der i § 28 kræves fuldt bevis for tilstedeværelsen af ansvarsfrihedsgrunden, er det efter § 29 i almindelighed tilstrækkeligt, at fragtføreren godtgør, at skaden kan være opstået på grund af en af de i paragraffen omhandlede særlige farer. Herimod kan dog den, der rejser kravet mod fragtføreren, føre modbevis, og i så fald bliver fragtføreren ansvarlig.

I stk. 1 a) nævnes først det tilfælde, at godset transporteres på åbne køretøjer uden

presenning. Ved sådan befordring er godset mere udsat end ellers for at lide skade som følge af vejrliget, eller fordi det under kørslen rammes af fremmede genstande, eller noget af det falder af. Risikoen herfor bør ikke bæres af fragtføreren, men af den berettigede, såfremt afsenderen har godkendt denne befordringsmåde. I modsætning til lov 1965 stilles efter udkastet ikke krav om, at godkendelsen skal være sket ved en aftale, som er optaget i fragtbrevet. Enhver godkendelse er tilstrækkelig, også en stiltiende. Bestemmelsen kan anvendes også ved transporter, hvorom der ikke oprettes fragtbrev. Stiltiende godkendelse må normalt antages at foreligge, når gods af den pågældende slags sædvanligvis transporteres på åben vogn uden presenning, og afsenderen i det konkrete tilfælde ikke har stillet krav om anden transportmåde.

Den i stk. 2 omhandlede lempelse af fragtførerens bevisbyrde gælder ifølge stk. 2, 2. pkt., ikke, hvis der er tale om bortkomst af unormalt omfang eller af hele kolli.

Under b) er nævnt en ansvarsfrihedsgrund, som ligner den under a) omhandlede, nemlig manglende eller mangelfuld indpakning af gods, som efter sin beskaffenhed er udsat for svind eller beskadigelse, når det ikke er indpakket eller er mangelfuldt indpakket.

Ifølge § 14 må fragtføreren, såfremt han er bekendt med indpakningens mangelfuldhed, eller denne er synlig, tage forbehold, hvis han vil bevare adgangen til at gøre afsenderen ansvarlig for skade, som godset på grund af indpakningens mangelfuldhed forvolder på andet gods, der transporteres med køretøjet. Et tilsvarende krav om reklamation stilles i overensstemmelse med konventionsreglerne ikke i § 29, stk. 1 b). Fragtføreren kan derfor i princippet påberåbe sig denne bestemmelse til befrielse for sit eget erstatningsansvar over for den berettigede for skade på godset, selv om han var bekendt med den mangelfulde indpakning og undlod at tage forbehold. Noget andet er, at man efter omstændighederne efter almindelige retsregler vil kræve af fragtføreren, at han gør opmærksom på særlige risici, som mangler ved emballeringen medfører, jfr. herved den overfor s. 14 citerede U.1973.718U, hvor fragtføreren fandtes ikke at kunne påberåbe sig ansvarsfrihedsgrunden i lov 1965 § 25, stk. 1b). Dommen lagde i

⁵⁷⁾ I U.1961.754 H fandtes en fragtfører ansvarlig i medfør af færdselslovens ansvarsregel for skade på gods som følge af en brand i motorkøretøjet, der var opstået ved varmeudvikling i dækkene efter en punktering.

denne forbindelse vægt på, at fragtføreren, uanset at afsenderen med føje var gået ud fra, at transporten ville blive foretaget uden omlæsning, ikke havde gjort opmærksom på, at der skulle ske omladning undervejs, samt at chaufføren ved modtagelsen af godset ikke havde gjort indsigelse imod emballeringen.

Ansvarsfrihedsgrunden efter § 29, stk. 1 b), gælder ikke, såfremt skaden skyldes, at godset under transporten har været udsat for påvirkninger, som ville have medført skade også på behørigt emballeret gods.

Ifølge stk. 1 c) er fragtføreren ansvarsfri, når skaden skyldes godsets behandling, læsning, stuvning eller aflæsning udført af afsenderen eller modtageren eller personer, der handler på deres vegne. Bestemmelsens indhold er ret selvfølgelig. Den praktiske betydning ligger navnlig i reguleringen af bevisproblemet. Fragtføreren skal for at undgå ansvar godtgøre, dels at den pågældende behandling etc. af godset er udført af afsenderen eller modtageren eller nogen på deres vegne, dels at skaden er af sådan art, at den kan være opstået på grund af behandlingen etc. af godset. Den tilsvarende bestemmelse i lov 1965 § 25, stk. 1 c), er i praksis fortolket med den rimelige modifikation, at fragtføreren må gøre afsenderen opmærksom på fejl ved læsningen, når han må indse, at der opstår risiko for skade, jfr. U.1972.281 S, citeret ovenfor s. 13.

Af den i stk. 1 d) omhandlede ansvarsfrihedsgrund følger, at fragtføreren ikke er ansvarlig for skade, som – uden at unormale ydre betingelser foreligger – opstår hos visse slags gods som følge af godsets særlige beskaffenhed, der medfører, at det er udsat for at gå til grunde eller beskadiges. Denne ansvarsfrihedsgrund frembyder en vis lighed med ansvarsfrihedsgrunden i § 28, stk. 1, der fritager fragtføreren for ansvar for skade, der skyldes godsets egen beskaffenhed. Forskellen beror på, at § 28 tager sigte på egenskaber hos de konkrete genstande, som transporteres, medens der i nærværende paragraf er tale om egenskaber, der er karakteristiske for arten af det pågældende gods. Undertiden vil fragtføreren kunne påberåbe sig både § 28 og § 29, stk. 1 d). Bevisreglerne i § 29, stk. 2, vil da gøre det mere fordelagtigt for fragtføreren at påberåbe sig § 29, stk. 1 d). Betydningen af den bevislempelse, der indrømmes fragtføreren, indskrænkes dog af

bestemmelsen i § 29, stk. 3. Herefter kan fragtføreren, hvis befordringen sker i køretøjer med særligt udstyr til beskyttelse af godset mod varme, kulde, temperatursvingninger eller luftfugthed, ikke påberåbe sig stk. 1 d), medmindre han godtgør, at alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valget, vedligeholdelsen og brugen af udstyret, er blevet truffet, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham. Om praksis efter lov 1965 se U.1969.582 S og U.1969.900 V, citeret ovenfor s. 13.

Efter stk. 1 e) er fragtføreren fri for ansvar for bortkomst og beskadigelse, der skyldes ufuldstændige eller urigtige mærker eller numre på kolliderne. Ansvarsfriheden omfatter – som ved de øvrige ansvarsfrihedsgrunde i § 29 – ikke skade, der skyldes forsinkelse. Medfører forsinkelsen en fysisk beskadigelse, f. eks. ved at levnedsmidler fordærves, vil § 29, stk. 1 e), kunne påberåbes, såfremt det godtgøres, at godset har været ufuldstændigt eller urigtigt mærket eller nummereret, og at forsinkelsen kan være opstået på grund heraf. I overensstemmelse med konventionsteksten foreskrives i udkastet ingen undersøgelses- og reklamationspligt som den, der ifølge § 12, stk. 1, påhviler fragtføreren m.h.t. fragtbrevets oplysninger om kollidernes mærker og numre. Formentlig vil der uden særlig lovhjemmel under visse omstændigheder kunne påhvile fragtføreren en pligt til at gøre afsenderen opmærksom på fejl og mangler ved godsets mærkning med den følge, at undladelse heraf bevirker, at fragtføreren ikke kan påberåbe sig ansvarsfrihedsbestemmelsen.

I stk. 1 f) omhandles den sidste af de særlige ansvarsfrihedsgrunde, nemlig befordring af levende dyr. Det er umiddelbart forståeligt, at transport af levende dyr frembyder en særlig risiko, som ikke uden videre bør bæres af fragtføreren. Ansvarsfrihedsbestemmelsen er imidlertid begrænset af bestemmelsen i § 29, stk. 4, hvorefter fragtføreren for at gå fri for ansvar må bevise, at han har truffet alle forholdsregler, som det under de foreliggende omstændigheder normalt påhvilede ham at træffe, og at han har rettet sig efter de særlige anvisninger, som måtte være meddelt ham.

Til § 30.

Bestemmelsen svarer til lov 1965 § 26 og omhandler fragtførerens ansvar ved samvirkende skadeårsager. Nedsættelse af erstatningen sker ikke blot, hvor den erstatningsøgende har medvirket til skaden ved egen skyld, men i alle tilfælde, hvor skaden for en del må tilskrives en af de omstændigheder, som fragtføreren efter §§ 28 eller 29 ikke hæfter for. Nedsættelsen af erstatningen sker på den måde, at fragtføreren kun betaler erstatning i det omfang, hvori forhold, som han bærer ansvaret for, har medvirket til skaden.

Til § 31.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 28 og indeholder regler om, hvornår godset i tilfælde af ikke rettidig levering kan betragtes som tabt, og om, hvorledes der skal forholdes, hvis godset igen kommer til stede.

Ifølge stk. 1 kan godset betragtes som bortkommet, hvis det ikke er afleveret inden 30 dage efter udløbet af den aftalte afleveringsfrist, eller, hvis ingen frist er aftalt, inden 60 dage efter, at fragtføreren overtog godset.

Den omstændighed, at længere tid forløber, uden at fragtføreren opfylder aftalen, indicerer, at godset er bortkommet, og må antages at ville kunne blive betragtet af domstolene som tilstrækkeligt bevis for godsets bortkomst. Den praktiske betydning af reglerne i stk. 1 ligger derfor navnlig i de bestemte tidsfrister, der fastsættes, og i, at fragtføreren udtrykkeligt afskæres fra at forhale den berettigedes mulighed for at gennemføre sit erstatningskrav ved anbringender om, at godset ikke er gået tabt. Den givne formodning for godsets bortkomst kan ikke modbevises af fragtføreren ved, at han godtgør, at godset er i behold, men befinder sig andetsteds; fragtføreren vil imidlertid efter omstændighederne kunne frigøre sig ved at bevise, at grunden til, at godset ikke er nået frem, er et af de i § 28 eller § 29 omhandlede forhold, som han ikke bærer ansvaret for.

De i udkastet indeholdte frister på 30 henholdsvis 60 dage er de samme, som gælder ved internationale transporter. Det har under de nordiske udvalgsforhandlinger været overvejet, hvorvidt 60 dages-fristen, der regnes fra godsets overtagelse og altså inkluderer

den tid, der medgår til selve kørselen, burde afkortes i indenlandske transportforhold, som normalt kan afvikles med større hurtighed. Udvalget stiller imidlertid ligesom de øvrige nordiske udvalg ikke forslag herom, idet man anser det for mest praktisk, at fristerne er de samme ved international og indenlandsk befordring.

Det forhold, at den berettigede med støtte i reglen i første stykke har fået udbetalt erstatning, afskærer ham ikke fra at få udleveret godset, hvis det senere kommer til stede. Ifølge stk. 2 kan den berettigede forlange straks at blive underrettet, hvis godset genfindes, og fragtføreren er pligtig at anerkende kravets fremsættelse. For begge erklæringer gælder, at de skal være skriftlige. Den berettigede er afsenderen eller modtageren, såfremt han i henhold til § 20, stk. 1, har gjort rettighederne efter fragtaftalen gældende og modtaget erstatningen. Udkastet indeholder i overensstemmelse med de finske og svenske lovtekster men i modsætning til den norske lov den ændring i forhold til bestemmelserne om internationale transporter, at godset skal kunne forlanges udleveret, selv om det først genfindes mere end et år efter erstatningens udbetaling. Udvalget finder, at konventionens regel i visse tilfælde vil kunne føre til resultater, som ikke stemmer med vareejerens berettigede interesse i at få godset tilbage, selv om det først kommer til veje efter mere end et års forløb, f. eks. hvor godset består af kunstgenstande eller andet, som repræsenterer en værdi udover den økonomiske.

At vareejerens har fremsat begæring efter stk. 2 medfører ikke forpligtelse for ham til at modtage godset, hvis det genfindes. I stk. 3 indrømmes der ham 30 dages betænkningstid og tid til at tilvejebringe det beløb, der skal betales til fragtføreren. Denne har nemlig, hvis godset forlanges udleveret, krav på tilbagebetaling af erstatningen med fradrag af den del deraf, som er omkostninger. Den berettigede skal således ikke betale fragten, hvilket er et udslag af, at han som misligholdelsesbeføjelse ville være beføjet til at hæve kontrakten, når transporten ikke gennemføres. Det fastslås udtrykkeligt i bestemmelsen, at den berettigede bevarer retten til erstatning for forsinkelse, herunder erstatning for en særlig afleveringsinteresse i henhold til § 36.

I stk. 4 bestemmes, at hvis den berettigede, der har modtaget erstatning, ikke har fordret sig underrettet i tilfælde af, at godset genfindes, eller ikke inden 30 dage efter modtagelsen af fragtførerens underretning har fremsat krav om udlevering af godset, kan fragtføreren råde over dette med de indskrænkninger, som måtte følge af trediemands ret. Med dette forbehold sigtes bl.a. til, at et forsikrings-selskab, som på fragtførerens vegne har udbetalt erstatning for godset, jævnligt ifølge forsikringsvilkårene vil være indtrådt i fragtførerens ret til godset; men det må efter omstændighederne ligeledes antages, at en i forhold til fragtføreren gyldigt stiftet panteret i godset vedbliver at bestå.⁵⁸⁾

Til § 32.

Paragraffen indeholder bestemmelser om erstatningens størrelse ved bortkomst af godset. Reglerne afviger fra dansk rets almindelige regler om erstatning i kontraktsforhold, men svarer til reglerne i lov 1965 § 29 og med visse forskelligheder til de regler, der gælder om befordring med jernbane, med luftfartøj og til søs.

Fragtføreren skal i tilfælde af hel eller delvis bortkomst af godset erstatte værdien af det bortkomne, beregnet efter børsprisen, subsidiært markedsprisen eller mest subsidiært den sædvanlige værdi af gods af samme art og kvalitet. Erstatningen for selve godsets værdi kan ikke overstige 75 kr. for hvert kg manglende bruttovægt. Børsprisen eller markedsprisen må lægges til grund, hvor det drejer sig om varer, der regelmæssigt omsættes; er varerne solgt en detail, må der regnes med detailprisen og ellers med engrosprisen.⁵⁹⁾ Det er prisen på afsendelsesstedet på det tidspunkt, godset overtoges til befordring, der gælder, selv om den er lavere end bestemmelsesstedets pris.

Det påhviler ikke den berettigede at føre bevis for eller sandsynliggøre, at han ved godsets bortkomst har lidt et tab; udkastet opererer lige så lidt som konventionen og lov 1965 med tabet som forudsætning for at opnå erstatning for tingsskade. Er det godtgjort, at godset er gået tabt – eller er de i § 31, stk. 1, nævnte tidsfrister forløbet, uden at godset

er afleveret – under sådanne omstændigheder, at der påhviler fragtføreren ansvar herfor, bliver der efter udkastet kun spørgsmål om at fastslå godsets »almindelige« værdi efter de i § 32, stk. 1, angivne kriterier. Dette beløb har den berettigede krav på at få erstattet inden for den i stk. 2 angivne absolutte grænse på 75 kr. pr. kg manglende bruttovægt, og dette må gælde, selv om han derved bliver bedre stillet, end hvis befordringen var blevet behørigt gennemført. Derimod er den berettigede afskåret fra at forlange erstatning for den særlige værdi, godset måtte have for ham, fordi han f. eks. havde solgt det til en højere pris end den sædvanlige, eller fordi det på grund af hans individuelle forhold måtte have en værdi for ham udover den almindelige. Han kan heller ikke kræve erstatning for skade, han lider i sin virksomhed ved at måtte undvære godset, eller for andre følgeskader.

Denne standardisering og maksimering af erstatningen efter konventionens system udgør modstykket til det strenge ansvar, der er pålagt fragtføreren, og er nærmere begrundet i ønsket om at gardere fragtføreren mod særligt høje erstatningskrav for kostbare genstande, for hvilke der er et urimeligt forhold mellem værdien og den fragt, som fragtføreren efter de almindelige tariffer kan opnå, og samtidig undgå besværlige særregler om befordring af kostbare genstande.

Udkastet adskiller sig fra lov 1965 ved, at ansvarsgrænsen i § 32, stk. 2, er angivet i danske kroner, medens den i lov 1965 § 29, stk. 2, er angivet ovenrøstet med konventionen som 25 francs. Der har under de nordiske udvalgsforhandlinger været enighed om, at ansvarsgrænsen ved indenlandske transporter mest naturligt angives i indenlandsk mønt og med et afrundet beløb nogenlunde svarende til konventionens ansvarsgrænse. I overensstemmelse hermed blev ansvarsgrænsen i de øvrige nordiske lovtjekter fastsat til henholdsvis 50 finske mark, 60 norske kroner og 50 svenske kroner pr. kg manglende bruttovægt af godset.

Den i CMR anvendte møntenhed er den såkaldte Germinalfranc, som er et historisk, ikke i praksis anvendt betalingsmiddel. Den er i konventionen og lov 1965 defineret som en guldfranc med en vægt af 10/31 gram og 0,900 finholdighed. Værdien udgjorde en vilkårlig dag den 21. november 1977 2,798803

⁵⁸⁾ Betænkning I s. 62.

⁵⁹⁾ Betænkning I s. 33.

kr. Udviklingen på det internationale valuta-marked 1968-78, hvor det hidtidige fastkurs-system gradvis blev opløst, har imidlertid medført vanskeligheder med hensyn til omregningen af guldfranc til national valuta. Spørgsmålet om en revision af guldfranc-bestemmelserne i CMR er derfor taget op inden for De forenede Nationers økonomiske Kommission for Europa. En arbejds-gruppe skal fremkomme med forslag til ændring af konventionen. Det må påregnes, at det i løbet af forholdsvis kort tid vil blive vedtaget at erstatte Germinalfrancen med de af Den internationale Valutafond til enhver tid anvendte særlige trækingsrettigheder (SDR) som regningsenhed for begrænsnings-beløbene i konventionen.⁶⁰⁾

Det er udvalgets opfattelse, at den foreslåede ansvarsgrænse på 75 kr. pr. kg er tilstrækkeligt høj til at give rimelig dækning for alle almindeligt forekommende arter af gods i den indenlandske vejtransport, og at den samtidig står i passende forhold til de i praksis forekommende fragttariffer og ikke giver anledning til et urealistisk højt niveau for fragtføreransvarsforsikringen. Der henvises i denne forbindelse til, at ansvarsgrænsen kun gælder præceptivt som en nedre grænse for fragtførerens ansvar, men at der er fri adgang for fragtføreren til at påtage sig ansvar indtil et højere beløb, jfr. herom § 33, samt ansvar udover godsets værdi, jfr. § 36.

Ansvarsgrænsen er ved jernbanetransport ifølge CIM art. 31, stk. 1, 50 francs pr. kg, hvilket i lov om DSB § 33 er omskrevet til 125 kr. pr. kg. Med hensyn til søtransport er ansvarsgrænsen i henhold til artikel 4, stk. 5a), i konnossementskonventionen som ændret ved tillægsprotokol af 1968 (Haag-Visbyreglerne) 10.000 francs for hver kollo eller enhed eller 30 francs pr. kg bruttovægt af det tabte eller skadede gods, afhængigt af hvad der giver det højeste beløb. Den her anvendte møntenhed er ifølge art. 4, stk. 5 d), en guldmønt bestående af 65,5 milligram guld af en nihundredetusindedels finhed, dvs. den såkaldte Poincaréfranc, hvis værdi har været væsentligt lavere end Germinalfrancens.⁶¹⁾ Medens søloven tidligere angav grænsen for ansvars størrelse i danske kroner, angives grænsen nu, jfr. lovbekendtgørelse nr. 353 af 1. juli 1974 § 120, stk. 2, i

francs. Hvad angår lufttransport, er ansvarsgrænsen i luftfartslovens § 111, stk. 2, fastsat til 128 kr. pr. kg, jfr. bekendtgørelse nr. 345 af 24. juni 1975.

Udover godsets værdi skal ifølge udkastets § 32, stk. 3, fragten og andre omkostninger erstattes, i tilfælde af delvis bortkomst med et forholdsmæssigt beløb.

Til § 33.

Paragraffen, der svarer til lov 1965 § 30, bestemmer, at afsenderen mod betaling af en nærmere aftalt tillægsgodtgørelse i fragtbrevet kan angive en værdi af godset, som overstiger den i § 32, stk. 2, fastsatte begrænsning.

Ved visse slags gods vil ansvarsgrænsen efter § 32, stk. 2, ikke give mulighed for fuldstændig dækning af tabet, hvis godset bortkommer, og der bør derfor være mulighed for parterne for at træffe aftale om en højere ansvarsgrænse. Sådant aftale medfører alene en forhøjelse af ansvarsgrænsen, men er ikke bevis for, at godset havde den i aftalen angivne værdi. Dette må godtgøres af den berettigede på sædvanlig måde, ligesom den berettigede i overensstemmelse med de almindelige regler om betingelserne for ansvaret må bevise, at fragtføreren er ansvarlig. Aftalen giver heller ikke den berettigede adgang til at kræve erstatning for tabt handelsfortjeneste, driftstab eller lignende skade udover værdien af godset.

Bestemmelsen finder kun anvendelse ved transporter, hvorom der oprettes fragtbrev. Fragtføreren kan i princippet ikke modsætte sig, at afsenderen angiver en højere værdi af godset, men kan kræve en tillægsgodtgørelse betalt i den anledning. Bestemmelsen forudsætter således i praksis, at parterne er enige om værdideklarationen. Bestemmelsen udelukker ikke, at parterne træffer aftale om angivelse af en højere værdi af godset uden betaling af tillægsgodtgørelse.

Det følger allerede af lovudkastets § 5, at det er muligt til fordel for afsenderen eller modtageren at træffe bestemmelse om en højere værdi af godset end den i § 32, stk. 2, angivne. Sådant bestemmelse kan derfor træffes på anden måde end fastsat i § 33, f. eks. ved at der optages bestemmelse herom i en

⁶⁰⁾ Jfr. nu lov nr. 645 af 13. december 1978.

⁶¹⁾ Jfr. Betænkning 642/1972: 0.5027057 dkr.

transportvirksomheds standardvilkår eller ved individuel aftale, der ikke behøver at finde udtryk i et fragtbrev. Der har under de nordiske udvalgsforhandlinger været enighed om, at der ikke er grund til at undlade at medtage den af konventionen anviste form for værdideklaration i lovtæksten.

Til § 34.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 31 og indeholder regler om erstatningens størrelse ved beskadigelse af godset. Erstatningen skal svare til værdiforringelsen af godset, beregnet i overensstemmelse med den i § 32, stk. 1 og 3, fastsatte værdi af godset. Udgangspunktet for beregningen af værdiforringelsen er godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Ved bestemmelsen af godsets værdi i beskadiget tilstand burde i princippet samme sted og tidspunkt lægges til grund, men oplysning herom vil i praksis ofte ikke kunne skaffes. I stedet kan søges oplyst, hvad godset ville have været værd på bestemmelsesstedet, såfremt det var kommet frem i ubeskadiget stand. Herved bliver det muligt at finde et udtryk for værdiforringelsen, målt f. eks. i procent. Erstatningen udgør herefter det fundne procenttal af erstatningen for bortkomst af godset, beregnet efter § 32, stk. 1, med tillæg af fragt og andre omkostninger. Erstatningen kan dog ifølge § 34, stk. 2, ikke overstige det beløb, som skulle have været betalt, hvis sendingen var gået tabt, eller, hvis kun en del af sendingen er forringet i værdi som følge af beskadigelsen, denne del var gået tabt. Der er herved sat en maksimumsgrænse for erstatningen, som svarer til det i § 32, stk. 1, nævnte beløb på 75 kr. pr. kg bruttovægt eller den højere ansvarsgrænse, som måtte være aftalt.

Til § 35.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 32 og omhandler fragtførerens pligt til at betale erstatning for forsinkelse med afleveringen af godset. Hvornår forsinkelse foreligger fremgår af § 27, stk. 2.

Ved forsinkelse med afleveringen er det næppe muligt at opstille en formodning for, at der herved er forvoldt et tab, eller at udmåle tabet efter en tilsvarende almindelig målestok som ved bortkomst eller beskadigelse af godset. Efter udkastet påhviler det derfor ligesom efter konventionen og lov

1965 den berettigede at godtgøre, at der er lidt skade som følge af forsinkelsen. Ved skade tænkes ikke alene på fysisk skade på godset, der kan opstå på grund af forlængelsen af transporttiden, og for hvilken det i reglen vil være fordelagtigere for den berettigede at kræve erstatningen fastsat efter reglerne i §§ 32-34, men også på skade, der beror på, at den berettigede f. eks. ifalder erstatningsansvar over for trediemand for ikke rettidig opfyldelse af en aftale om levering, eller skade, der skyldes driftsstop eller prisfald. Der er intet i vejen for at kræve erstatning efter § 32 eller § 34 for delvis bortkomst og for beskadigelse ved siden af erstatningen for forsinkelse, hvorimod § 35 ikke kan komme til anvendelse ved bortkomst af hele sendingen, ligesom den samlede erstatning ikke kan overstige den erstatning, der skulle ydes, hvis godset var gået fuldstændigt tabt, jfr. om jernbanetransport lov om DSB § 35, stk. 2.

Erstatningens størrelse er begrænset til fragtbeløbet. Der tænkes herved kun på den egentlige fragt og ikke på de forskellige omkostninger, som kan påløbe ved siden af fragten; men på den anden side danner det fuldstændige fragtbeløb ansvarsgrænsen, selv om kun en del af sendingen er forsinket.⁶²⁾

Under de nordiske udvalgsforhandlinger har det været overvejet at foreslå den meget snævre ansvarsgrænse, der gælder efter konventionen og lov 1965, sat noget højere ved indenlandsk befordring, f. eks. til det dobbelte af fragten, som er den grænse, der gælder ved jernbanetransport, jfr. lov om DSB § 35, stk. 1. Man har dog fundet hensynet til, at der gælder samme ansvarsgrænse ved international og indenlandsk transport, tungestvejende. Det må i den forbindelse erindres, at ansvarsgrænsen ikke gælder absolut, men at der vil kunne aftales en højere grænse, hvor der er behov herfor, enten i kraft af den almindelige adgang til at fravige lovens bestemmelser til fordel for vareejeren eller i medfør af bestemmelserne i § 36 om angivelse af en særlig interesse i afleveringen.

Til § 36.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 33 og omhandler adgangen til at angive størrelsen af

⁶²⁾ Vægfraktavtalet II s. 111. Om jernbanetransport se Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 147.

en særlig interesse i rigtig aflevering af godset.

Efter § 32 og § 34 omfatter fragtførerens erstatningspligt foruden fragt og andre omkostninger kun godsets »almindelige« værdi, men eksempelvis ikke tab, der skyldes mistet handelsfortjeneste, driftstab eller lignende følgeskader. Nogen forandring heri opnås ikke ved i medfør af § 33 at angive en højere værdi af godset. Ved forsinkelse skal erstatning betales også for følgeskader, men kun inden for en meget snæver beløbsmæssig grænse. Den berettigede kan således risikere, at den erstatning, som han vil kunne gøre krav på efter §§ 32–35, ikke strækker til til at dække det lidte tab.

Den her foreslåede bestemmelse giver afsenderen adgang til i fragtbrevet at fastsætte et beløb, som angiver, hvad en særlig interesse i rigtig aflevering udgør i tilfælde af bortkomst eller beskadigelse eller overskridelse af en aftalt afleveringsfrist. Erstatning kan da kræves ud over, hvad der følger af §§ 32–35, for yderligere skade, som godtgøres at være sket, indtil det fastsatte beløb.

Tegning af særlig interesse i afleveringen bevirker ingen ændring i ansvarsbetingelserne. Skyldes skaden omstændigheder, som fragtføreren efter de almindelige regler om betingelserne for ansvaret ikke hæfter for, bliver den berettigede ikke bedre stillet ved, at der er tegnet interesse i afleveringen, end han ellers ville have været. Angivelsen udgør heller ikke i sig selv bevis for, at den særlige interesse er til stede, men det påhviler den berettigede at føre bevis for, at der er sket skade.

Godtgøres det, at den berettigede – ud over skade, som skal erstattes i medfør af §§ 32–35 – har lidt yderligere skade, skal denne erstattes fuldtud indtil det fastsatte beløb, selv om kun en del af sendingen er bortkommet, beskadiget eller forsinket.

Paragraffen vedrører kun transporter, hvorom der oprettes fragtbrev, men samme resultat kan opnås ved en aftale indgået i henhold til det i lovudkastets § 5 omhandlede almindelige princip. Herom samt om spørgsmålet om den i bestemmelsen nævnte tillægsgodtgørelse henvises til bemærkningerne til § 33.

Til § 37.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 36. Hvis den berettigede under en sag mod fragtføreren om erstatning for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse ikke påberåber sig misligholdelse af fragtaftalen, men et andet grundlag, typisk at fragtføreren har forvoldt skaden ved uagtsomhed, kan fragtføreren alligevel påberåbe sig de bestemmelser i lovudkastet, som udelukker hans ansvar, eller som angiver eller begrænser erstatningens størrelse. Det samme gælder, såfremt kravet gøres personligt gældende imod en person, for hvem fragtføreren efter § 6 hæfter.

Reglen stemmer med, hvad man formentlig ville antage i gældende dansk ret også uden en udtrykkelig lovbestemmelse. En tilsvarende bestemmelse findes for søtransportens vedkommende i sølovens § 122. Heri fastslås for det tilfælde, at erstatningskrav rejses både mod fragtføreren og en selvstændigt hæftende medhjælper, at det samlede ansvar ikke kan overstige lovens almindeligt gældende ansvarsgrænse, jfr. herom nærmere betænkning nr. 642/1972 s. 23 f. Det samme gælder inden for det af lovudkastet omfattede område, uden at udvalget har anset det for nødvendigt at udtale det i den foreslåede lovbestemmelse.

Til § 38.

Paragraffen svarer til lov 1965 § 37. Hvis fragtføreren har forvoldt skaden med forsæt eller ved grov uagtsomhed, kan han ikke påberåbe sig de bestemmelser i lovudkastets kapitel IV, som udelukker eller begrænser ansvaret, eller som ændrer bevisbyrden. Det samme gælder, hvis forsættet eller uagtsomheden er udvist af andre, som fragtføreren efter § 6 er ansvarlig for, og disse personer kan heller ikke med hensyn til deres personlige ansvar påberåbe sig disse bestemmelser.

Bestemmelsen hviler på den betragtning, at de grunde, der har ført til som modstykke til det objektive fragtføreransvar at opstille bestemte ansvarsfrihedsgrunde, ansvarsbegrænsninger og bevisbyrderegler, ikke gør sig gældende, hvis fragtføreren eller hans folk har begået grove fejl. Tilsvarende regler gælder på de øvrige transportområder, jfr. sølovens § 120, stk. 6, og § 122, stk. 3, lov om DSB § 37, der dog for tilfælde af grov uagtsomhed foreskriver en ansvarsgrænse på det

dobbelte af de efter loven ellers gældende maksimalbeløb, samt luftfartslovens § 113.

Det må afgøres af domstolene, hvad der nærmere ligger i grov uagtsomhed. Der ses ikke i den trykte domspraksis, som foreligger efter lov 1965, at være taget stilling hertil. Udvalget kan henvise til de i Betænkning I s. 37 gjorte bemærkninger, hvorefter bestemmelsen vel særlig kan tænkes anvendt, hvor fragtføreren har behandlet godset på subjektivt hensynsløs måde, hvor skaden skyldes beruselse, eller hvor i øvrigt elementære regler for befordringens udførelse og godsets behandling er tilsidesat. I øvrigt henvises til *Th. Jensen Jernbanefragtkontrakten 1975 s. 151*, der med henblik på jernbanetransport anfører, at begrebet uagtsomhed må ses på baggrund af vilkårene for jernbanetransport, idet der ved udførelsen af jernbanens normale arbejder selv med den efter forholdene størst mulige påpasselighed kan ske uheld, og sådanne derfor ikke uden videre kan karakteriseres som *grov* uagtsomhed. Bl. a. medfører jernbanebefordringen, at godset ikke hele tiden kan være under direkte bevogtning og under omlæsning må anbringes på steder, der er tilgængelige for uvedkommende; tyveri af godset under sådanne forhold kan derfor ikke bebrejdes jernbanen som grov uagtsomhed, medmindre anbringelsen med hensyn til varighed og sted må betegnes som unormal og ikke sagligt begrundet.

Til § 39.

Paragraffen indeholder reklamationsregler, men er i øvrigt væsentligt forskellig fra den tilsvarende bestemmelse i lov 1965 § 38.

De indenlandske transporters forskellighed og ofte ukomplicerede karakter gør efter udvalgets opfattelse konventionens reklamationsregler med sondringer mellem synlig og ikke-synlig bortkomst og beskadigelse og mellem gods, der ved modtagelsen er undersøgt af modtageren og fragtføreren i forening, og gods, der ikke er således undersøgt, mindre velegnede med henblik på indenlandske transport. Det samme gælder de efter konventionen gældende, ganske eksakte reklamationsfrister.

Udvalget foreslår derfor for indenlandske transport i overensstemmelse med de øvrige nordiske lovttekster en mere smidig reklamationsregel, hvorefter det påhviler den, der vil kræve erstatning, at reklamere uden

ugrundet ophold. Denne beskrivelse af reklamationsfristen er almindelig i dansk ret, jfr. f. eks. købelovens §§ 27, 32 og 52. Ved bedømmelsen af, om en reklamation er sket uden ugrundet ophold, vil, i hvert fald i forhold af erhvervsmæssig karakter, de i konventionen og lov 1965 fastsatte reklamationsfrister kunne være vejledende.⁶³⁾ Virkningen af manglende eller ikke rettidig reklamation er, at erstatningskravet fortabes. Udkastet stemmer herved med dansk rets almindelige regler om virkningen af ikke behørig reklamation, hvorimod der efter konventionsreglerne – bortset fra tilfælde, hvor modtageren og fragtføreren i forening har undersøgt godsets tilstand, og bortkomsten eller beskadigelsen ikke er synlig, samt tilfælde af forsinkelse – blot indtræder en vis forringelse af modtagerens bevismæssige stilling.⁶⁴⁾

I overensstemmelse med konventionsreglerne og de øvrige nordiske lovttekster om indenlandsk befordring er der ikke foreskrevet nogen reklamationspligt i tilfælde af, at hele sendingen er bortkommet under transporten. Heller ikke på de andre transportområder er der i denne situation foreskrevet en reklamationspligt, se sølovens § 121, lov om DSB §§ 39–40 og luftfartslovens §§ 115–16. Dette står formentlig i sammenhæng med, at virkningen af ikke behørig reklamation efter disse love – i hvert fald som udgangspunkt – alene er en forringelse af den berettigedes bevismæssige stilling over for fragtføreren m.h.t. fastslåelsen af godsets tilstand. Som anført i Betænkning I s. 41 vil imidlertid dansk rets almindelige regler om reklamation og passivitet kunne føre til, at også den, der vil gøre erstatningskrav gældende i anledning af fuldstændigt tab af godset, må reklamere uden ugrundet ophold.

Udkastet stiller i modsætning til lov 1965 ikke krav om, at reklamationen skal ske skriftligt.⁶⁵⁾

Har fragtføreren eller andre, for hvem fragtføreren efter § 6 er ansvarlig, udvist forsæt eller grov uagtsomhed, bevirker manglen-

⁶³⁾ Betænkning I s. 40, Kungl. Maj:ts prop. s. 125.

⁶⁴⁾ Denne forringelse af den berettigedes stilling ville formentlig følge allerede af almindelige bevisregler, jfr. Vægfraktavtalet II s. 117 og Betænkning 642/1972 om Revision af Soloven s. 22.

⁶⁵⁾ Om en fortolkning af kravet om skriftlighed i lov 1965 § 38, stk. 2, se U.1974.365 H, gengivet ovenfor s. 14.

de reklamation ikke, at den berettigede fortaber sit krav på erstatning. Dette stemmer med dansk rets almindelige regler, jfr. købelovens § 53.

Til § 40.

Paragraffen indeholder regler om forældelse af fordringer vedrørende befordringer, der er omfattet af lovudkastet, og svarer til lov 1965 § 41, stk. 1, 2 og 4.

Efter udkastet er forældelsesfristen et år eller, hvis der er udvist forsæt eller grov uagtsomhed, tre år. Dette afviger fra dansk rets almindelige regel, hvorefter forældelsesfristen er 5 år, jfr. lov nr. 274 af 22. december 1908, der i § 1, stk. 1, nr. 1 d, udtrykkeligt nævner fordringer, som støttes på overenskomst om befordring af personer eller gods. Udvalget har imidlertid fundet det rettest, at den samme korte forældelsesfrist, som gælder for internationale befordringer, finder anvendelse i indenlandske forhold. Dette stemmer med reglerne om jernbanetransport, jfr. lov om DSB § 41, stk. 1, der foreskriver en et-årig forældelse. Også i luftfartslovens § 118 og sølovens § 291 indeholdes regler om kortere forældelsesfrister end dansk rets almindelige.

Af lovudkastets § 5 følger, at parterne kan træffe aftale om en længere forældelsesfrist forsåvidt angår krav mod fragtføreren; aftale om en længere frist end 5 år kan dog næppe anses for gyldig. Er tvist opstået, kan parterne aftale, at det omtvistede krav ikke forældes, eller at det forældes efter en længere frist end fastsat i lovudkastet eller 1908-loven.

Om afbrydelse og standsning af forældelsesfristen gælder i øvrigt bestemmelsen i stk. 3, der henviser til 1908-loven. Efter reglerne i denne lovs § 2, 2. pkt., standses eller afbrydes forældelsesfristen ved sagsanlæg eller ved skyldnerens anerkendelse, der ikke behøver at være skriftlig.⁶⁶⁾ Foreligger anerkendelse, må videre forældelse følge almindelige forældelsesregler. Endvidere gælder den i § 3 i 1908-loven omhandlede særlige form for suspension af forældelsesfristen i tilfælde af fordringshaverens utilregnelige uvidenhed om kravet eller om skyldnerens opholdssted.

Udvalget har fundet ikke at burde medtage de specielle for international vejtransport udformede regler om standsning (suspension)

af forældelse i lov 1965 § 41, stk. 3, jfr. herom Betænkning I s. 44.

Bestemmelsen i lov 1965 § 41, stk. 5, om, at et krav, som er forældet, ikke kan fremsættes som modkrav eller indsigelse under rettergang, er ikke medtaget i lovudkastet, idet resultatet følger af dansk rets almindelige regler, der dog – i modsætning til konventionsreglerne – antages ikke at udelukke modregning med en forældet fordring, hvis denne udspringer af samme retsforhold som hovedfordringen, jfr. betænkning nr. 174/1957 s. 37 og *Ussing Dansk Obligationsret Almindelig Del* 4. udgave s. 351.

De foreslåede forældelsesregler gælder ikke blot for krav, der støttes på lovudkastets materielle bestemmelser, men for alle krav, der udspringer af fragtaftalen, f. eks. fragtførerens krav på betaling af fragt og erstatningskrav mod fragtføreren for ikke opkrævede efterkravsbeløb, jfr. herom forsåvidt angår internationale transporter U.1977.1004 S og U.1971.427H.

Til kapitel VI

Dette kapitel, der svarer til lov 1965 kapitel VI, indeholder særlige bestemmelser om befordring, som på grundlag af en enkelt fragtaftale udføres af flere fragtførere efter hinanden. Sådanne befordringer betegnes ofte som gennemgående befordringer, jfr. *Ussing Enkelte Kontrakter* s. 418. Undertiden reserveres betegnelsen for befordringer, der udføres med samme slags transportmiddel, medens der tales om kombinerede transporter, hvor talen er om forskellige transportmidler. Som fællesbetegnelse bruges undertiden udtrykket successive transporter, jfr. *Kurt Grönfors Allmän transporträtt* 1975 s. 91. Kapitel VI indeholder kun regler om gennemgående befordring i den nævnte snævre forstand. Om et særligt tilfælde af kombineret transport, nemlig hvor lastvognen med det pålæssede gods under en del af rejsen

⁶⁶⁾ U. 1977.1004 S: I et efter lov 1965 pådomt tilfælde, hvor der ifølge fragtbrevet ikke måtte foretages modregning i fragtførerens fragtkrav, og hvor modfordringen (et erstatningskrav) var bestridt, kunne forældelse af modfordringen ikke anses afbrudt ved, at sagsøgte under den af fragtføreren anlagte sag påstod frifindelse under henvisning til, at sagsøgerens krav på fragt nu måtte betragtes som ophørt ved modregning med det hævdede erstatningsbeløb.

befordres med et andet transportmiddel, er der givet regler i § 4.

Der er næppe for tiden noget stort behov for regler om gennemgående befordring ved indenlandske transporter, men da det ikke kan udelukkes, at sådant behov kan komme til at foreligge, har udvalget i overensstemmelse med de øvrige nordiske udvalg ikke villet undlade at optage bestemmelser i lovudkastet svarende til lov 1965. Udkastets §§ 41 og 42 omhandler fragtførerens ansvar over for den berettigede, medens §§ 43 og 44 omhandler regresopgøret mellem fragtførerne. Bestemmelser svarende til lov 1965 § 44 om fremgangsmåden ved en fragtførers modtagelse af godset fra en foregående fragtfører er ikke medtaget i udkastet. Konventionsreglerne herom er forholdsvis komplicerede, og hvor der, som det typisk er tilfældet ved indenlandsk transport, kun optræder to fragtførere, har de næppe betydning i henseende til at beskytte vareejerens interesser. Det bør derfor overlades til fragtførerne selv at tage stilling til, hvilke bevisligheder de vil sikre sig i forbindelse med godsets overlevering fra en fragtfører til en anden.

Til §§ 41 og 42.

Efter udkastets § 41 er hver af fragtførerne ansvarlig for udførelsen af hele befordringen, idet den anden fragtfører og enhver af de følgende ved deres modtagelse af godset og fragtbrevet bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår. Som det fremgår af ordlyden, gælder reglen kun, hvor fragtbrev er oprettet i flere eksemplarer, jfr. udkastets § 8, hvoraf det ene følger med godset. På dette fragtbrevseksemplar kan og bør fragtføreren ved overtagelsen af godset anføre de forbehold, han vil tage med hensyn til fragtbrevets oplysninger om godset og med hensyn til godsets og dets indpaknings synlige tilstand, jfr. §§ 12–13, som – uden at det er anset nødvendigt at udtale det direkte – også gælder ved gennemgangstranporter.

Fragtførernes ansvar er ikke solidarisk i sædvanlig forstand. Efter § 42 kan søgsmål om ansvar for bortkomst, beskadigelse eller forsinkelse altid anlægges mod den første eller den sidste fragtfører, men herudover kun mod den fragtfører, som udførte den del af befordringen, hvorunder den skadevoldende begivenhed indtraf. Ved den første fragtfører forstås den fragtfører, som har afsluttet

fragtaftalen (den kontraherende fragtfører), også selv om det faktisk er en anden fragtfører, der som underfragtfører modtager godset og fragtbrevet fra afsenderen og udfører den første del af transporten. Den sidste fragtfører er den fragtfører, som sidst har fået godset og fragtbrevet i sin besiddelse.⁶⁷⁾ En fragtfører, som selv har anlagt retssag, f. eks. for at rejse krav om betaling af fragt eller for at gøre krav gældende på erstatning for skade, der skyldes dårligt emballeret gods, må altid tåle, at erstatningskrav vedrørende samme befordring fremsættes til modregning, enten til selvstændig dom eller til kompensation⁶⁸⁾, uanset at det erstatningsbegrundende forhold er indtruffet under en anden fragtførers del af den samlede befordring. Disse bestemmelser kan næppe forventes at få stor praktisk betydning ved indenlandske transporter, hvor det vil være sjældent, at der deltager mere end to fragtførere i befordringen.

Den fragtfører, med hvem afsenderen har afsluttet fragtaftalen, er normalt i medfør af § 6 ansvarlig for de af ham benyttede underfragtføreres handlinger og forsømmelser. I forhold til den kontraherende fragtfører har bestemmelserne i §§ 41 og 42 blot den betydning, at det fastslås, at det samme gælder, selv om det fremgår af fragtaftalen eller er forudsat, at han selv kun skal udføre en del af transporten. Større retlig og praktisk betydning har bestemmelserne derimod, for så vidt det foreskrives, at også den sidste fragtfører er ansvarlig for hele befordringen. En sådan regel kunne ikke opstilles uden udtrykkelig lovhjemmel. I forhold til den fragtfører, som har forvoldt skaden, stemmer udkastet med almindelige retsregler. Dog fastslås det udtrykkeligt, at der er tale om et kontraktligt ansvar over for afsenderen/modtageren, hvilket efter almindelige regler ved underbortfragtning kan være noget tvivlsomt, jfr. bemærkningerne herom til § 6 ovenfor s. 38. Når det i § 41 hedder, at den anden og enhver af de følgende fragtførere bliver part i fragtaftalen på fragtbrevets vilkår, ligger heri, at de pågældende fragtførere ikke blot indtræder i det egentlige fragtføreransvar for bortkomst, beskadigelse og forsinkelse, men også påtager sig de øvrige forpligtelser, der flyder af fragtaftalen, såsom

⁶⁷⁾ Vægfraktavtalet II s. 126.

⁶⁸⁾ Betænkning I s. 66–67.

ansvaret for bortkomst og misbrug af dokumenter (§ 16, stk. 3), undladelse af at efterkomme anvisninger (§ 19) og for opkrævning af efterkravsbeløb (§ 21). Den berettigede, der søger erstatning, behøver ikke oplyse hvem af de deltagende fragtførere, som har forårsaget skaden, idet de deltagende fragtførere som et kollektiv bærer ansvaret for hele transporten. For en modtager vil det undertiden være praktisk at kunne holde sig til den sidste af fragtførerne, selv om det i og for sig er åbenbart, at ansvaret for skaden i sidste instans påhviler fragtføreren på en tidligere strækning; det må da være den søgte fragtførers sag at inddrage den tidligere fragtfører i retssagen.

Ansvar for en efterfølgende fragtfører forudsætter efter bestemmelserne, at han foruden fragtbrevet har modtaget godset. Er dette gået fuldstændigt til grunde under en forudgående del af transporten, opstår der ikke ansvar for den efterfølgende fragtfører. Har denne derimod taget mod en del af godset, ifalder han efter bestemmelserne ansvar også for delvis bortkomst, som er indtrådt tidligere.⁶⁹⁾

I § 42, sidste pkt., er bestemt, at søgsmål kan anlægges samtidig mod flere fragtførere, som ønskes gjort ansvarlige. I den tilsvarende bestemmelse i § 45 i lov 1965 udtales, at søgsmål kan anlægges mod flere fragtførere ved samme retssag. Under de fortsatte nordiske udvalgsdrøftelser er man nået til den anskuelse, at den i Betænkning I s. 46 udtalte opfattelse af, at konventionens art. 36 indeholder en værnetingsregel på samme måde som art. 39, stk. 2, næppe er rigtig. Efter den ændrede formulering kan fragtførerne søgges samtidig vedrørende samme krav, men ved sagsanlæggene må de almindelige værnetingsregler iagttages. Den ændrede formulering vil med hensyn til indenlandske transportere som følge af reglen i retsplejelovens § 245 næppe betyde nogen praktisk forskel.

Til §§ 43 og 44.

§ 43 indeholder de materielle regler om den endelige fordeling af ansvaret mellem fragtførerne. Den fragtfører, der har forvoldt skaden, er i forhold til de andre i befordringen deltagende fragtførere eneansvarlig for erstatningen med renter og omkostninger.

Har flere fragtførere forvoldt skaden, skal hver af dem betale erstatning i forhold til sin del af ansvaret, eller, hvis dette ikke er muligt at fordele, i forhold til sin andel af fragten. Kan det ikke fastslås, hvem af fragtførerne ansvaret påhviler, sker der en fordeling af erstatningen på samtlige fragtførere i forhold til deres andele i fragten. Er en fragtfører ude af stand til at betale, fordeles det manglende beløb på samtlige de øvrige fragtførere i forhold til deres andele i fragten.

Ansvarsgrundlaget ved erstatningens fordeling mellem fragtførerne er det samme, som efter udkastets §§ 27 ff gælder m.h.t. fragtførerens hæftelse over for den til godset berettigede, også hvor erstatningen skal fordeles mellem flere fragtførere i forhold til deres dele af ansvaret.⁷⁰⁾ Bestemmelserne udtaler sig ligesom konventionen ikke om bevisbyrdespørgsmålet under regressogsmål, men det må formentlig i overensstemmelse med almindelige regler antages, at den regressøgende fragtfører har bevisbyrden for, at den søgte fragtfører er helt eller delvis ansvarlig for skaden.⁷¹⁾

Reglerne om regresopgøret er ikke bindende for fragtførerne, men kan fraviges ved aftale, jfr. § 43, stk. 3.

I § 44, stk. 1, bestemmes, at en fragtfører, mod hvem der rejses regreskrav efter § 43, ikke kan bestride retmæssigheden af betaling erlagt af den regressøgende fragtfører, når erstatningen er fastsat af en domstol, og han er blevet behørigt underrettet om søgsmålet og har haft lejlighed til at indtræde i dette. Dette stemmer med almindelige regler om virkningen af litis denuntiatio.

Ifølge § 44, stk. 2, gælder udkastets forældelsesregler også for regreskrav mellem fragtførerne. Forældelsesfristen løber enten fra den dag, da der er truffet endelig retslig afgørelse om erstatningen, eller, hvor sådan afgørelse ikke foreligger, fra den dag, da erstatningen blev betalt.

Til kapitel VII

Efter de særlige bestemmelser, der gælder om atomskade, påhviler ansvaret for sådan

⁷⁰⁾ Betænkning I s. 46. Konventionens art. 37 bruger udtrykkene »the carrier responsible for the loss or damage« og »le transporteur par le fait duquel le dommage a été causé«

⁷¹⁾ Betænkning I s. 46.

⁶⁹⁾ Vægfraktavtalet II s. 125.

skade indehaveren af det pågældende anlæg, også hvor skaden sker under forsendelse af nuklear substans; se lov nr. 332 af 19. juni 1974 § 8. Heraf følger, at ansvarsreglerne i udvalgets lovudkast ikke finder anvendelse på atomskade. For at understrege dette er i § 45 optaget en henvisning til loven om atomskader. Bestemmelsen har ikke noget modstykke i lov 1965.

I udkastets § 46 indeholdes en ikrafttræ-

delsesbestemmelse. Udvalget har ikke som i det i Betænkning I indeholdte lovudkast medtaget en bestemmelse om ophævelse af færdselslovens ansvarsbestemmelser for så vidt angår befordringer, der omfattes af lovudkastets bestemmelser. Gennemføres udvalgets forslag, bør sådan ophævelse ske ved en tilføjelse til færdselslovens § 116, jfr. ovenfor s. 56.

Bilag

Sammenstilling af lovkastets bestemmelser med de tilsvarende bestemmelser i lov 1965 og konventionen

Udkastet	Lov 1965	Konventionen
§ 1, stk. 1	§ 1, stk. 1	art. 1, stk. 1.
§ 1, stk. 2		
§ 2, stk. 1	§ 1, stk. 2	art. 1, stk. 4.
§ 2, stk. 2		
§ 3	§ 2	art. 1, stk. 2.
§ 4	§ 3	art. 2, stk. 1.
§ 5	§ 1, stk. 3	art. 41.
§ 6	§ 4	art. 3.
§ 7, stk. 1	§ 5	art. 4.
§ 7, stk. 2	§ 6, stk. 2	art. 5, stk. 2.
§ 8	§ 6, stk. 1	art. 5, stk. 1.
§ 9	§ 7 b-e, g og f, sidste led	art. 6, stk. 1 b-e, g og f, sidste led.
§ 10, stk. 1	§ 7 a, f, første led, samt h-j § 8 a-g	art. 6, stk. 1 a, f, første led, samt h-j.
§ 10, stk. 2	§ 8, stk. 2	art. 6, stk. 2 a-g.
§ 11	§ 9, stk. 1	art. 6, stk. 3.
§ 12	§ 10	art. 7, stk. 1.
§ 13, stk. 1-2	§ 11	art. 8
§ 13, stk. 3		art. 9.
§ 14	§ 12	art. 10.
§ 15	§ 13	art. 22.
§ 16	§ 14	art. 11.
§ 17	§ 15, stk. 1-2	art. 12, stk. 1-2.
§ 18	§ 16	art. 12, stk. 5-6.
§ 19	§ 17	art. 12, stk. 7.
§ 20, stk. 1-2	§ 18, stk. 1	art. 13, stk. 1.
§ 20, stk. 3	§ 18, stk. 2	art. 13, stk. 2.
§ 21	§ 34	art. 21.
§ 22	§ 19	art. 21.
§ 23	§ 20, stk. 1-2	art. 14.
§ 24	§ 21	art. 15, stk. 1-2.
§ 25	§ 22	art. 16, stk. 1.
§ 26	§ 23	art. 16, stk. 2.
§ 27, stk. 1	§ 24, stk. 1	art. 16, stk. 3-5.
§ 27, stk. 2	§ 27	art. 17, stk. 1.
§ 28, stk. 1	§ 24, stk. 2	art. 19.
		art. 17, stk. 2,
		art. 18, stk. 1.
§ 28, stk. 2	§ 24, stk. 3	art. 17, stk. 3.
§ 29, stk. 1	§ 25, stk. 1	art. 17, stk. 4.

§ 29, stk. 2-4	.....	§ 25, stk. 2-4	.....	art. 18, stk. 2-5.
§ 30	.....	§ 26	.....	art. 17, stk. 5.
§ 31	.....	§ 28	.....	art. 20.
§ 32	.....	§ 29	.....	art. 23, stk. 1-4.
§ 33	.....	§ 30	.....	art. 24.
§ 34	.....	§ 31	.....	art. 25.
§ 35	.....	§ 32	.....	art. 23, stk. 5.
§ 36	.....	§ 33	.....	art. 26.
§ 37	.....	§ 36	.....	art. 28.
§ 38	.....	§ 37	.....	art. 29.
§ 39	.....	(§ 38)	.....	(art. 30).
§ 40	.....	§ 41, stk. 1, 2, 4	.....	art. 32, stk. 1, 3.
§ 41	.....	§ 43	.....	art. 34.
§ 42	.....	§ 45	.....	art. 36.
§ 43	.....	§ 46	.....	art. 37, 38, 40.
§ 44, stk. 1	.....	§ 47, stk. 1	.....	art. 39, stk. 1.
§ 44, stk. 2	.....	§ 47, stk. 3	.....	art. 39, stk. 3-4.
§ 45	.....		.....
§ 46	.....	§ 48	.....

Svensk författningssamling



SFS 1974: 610

Utkom från trycket
den 9 juli 1974

Lag om inrikes vägtransport;

utfärdad den 7 juni 1974.

Kungl. Maj:t förordnar följande med riksdagen.

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 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 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 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 fraktavtalets 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 kol-

lin 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 avvärras 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 bestämmelse-

orten 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. Utläggerna 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.

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 beviskyldigheten.

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 trettonde 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 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.

CARL GUSTAF

CARL LIDBOM
(Justitiedepartementet)

Lov

av 20. desember 1974 nr. 68

om vegfraktavtaler.

Fremmet av Justisdep. Ot. prp. nr. 39 (1973—74). Innst. O. nr. 5. Besl. O. nr. 9. Ot.- og Lt.vedtak hhv. 9. og 14. des. 1974.

Kapittel I — Omfang m. v.

§ 1. Denne lov gjelder avtaler om godsbefordring med kjøretøy på veg når befordringen utføres mot vederlag og etter fraktavtalen skal skje mellom steder i riket (innenriks befordring) eller til eller fra riket eller mellom fremmede stater hvorav minst den ene har sluttet seg til Geneve-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (internasjonal befordring). Gjelder fraktavtalen internasjonal befordring, får loven likevel ikke anvendelse i den utstrekning den avviker fra annen konvensjonsstats lov og det følger av alminnelige lovvalgsregler at den sistnevnte lov skal gjelde.

I samsvar med overenskomst med stat som ikke har sluttet seg til nevnte konvensjon, kan Kongen bestemme at befordring av gods mellom denne stat og Norge helt eller delvis skal unntas fra lovens regler om internasjonal befordring. Kongen kan videre bestemme at befordring av gods i lokal grensetrafikk helt eller delvis skal likestilles med innenriks befordring.

§ 2. Loven gjelder ikke befordring av døde, befordring av flyttegods eller befordring som omfattes av lov 8. juni 1928 nr. 2 om postvesenet eller av internasjonale postkonvensjoner.

Loven gjelder heller ikke godsbefordring på veg som er undergitt den internasjonale konvensjon om befordring av gods med jernbane, eller som besørges av Norges Statsbaner som ledd i oppfyllelse av avtale om befordring av gods med jernbane.

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

§ 4. Befordres kjøretøy med pålastet gods under en del av reisen med fartøy, jernbane eller luftfartøy uten at godset lesses av

kjøretøyet av annen grunn enn omhandlet i § 22, får denne lov likevel anvendelse på befordringen i dens helhet.

Godtgjøres det at tap, skade eller forsinkelse som er skjedd under befordringen med det annet befordringsmiddel, ikke skyldes vegfraktføreren, men en hending som bare kunne inntruffe under og på grunn av befordringen med dette befordringsmiddel, bestemmes dog vegfraktføreren ansvar etter de lovregler som gjelder for befordring av gods med det annet befordringsmiddel, for så vidt disse regler ikke kan fravikes ved avtale som medfører innskrenkning i fraktføreren ansvar. Finnes ikke slike ufravikelige lovregler, bestemmes vegfraktføreren ansvar etter denne lov.

- § 5. Ved internasjonal befordring er avtale om endring av bevisbyrden eller om at retten til forsikringsbeløp overlates til fraktføreren, eller enhver annen bestemmelse i fraktavtalen som avviker fra denne lov, ugyldig med mindre annet følger av § 48 tredje ledd.

Ved innenriks befordring kan bestemmelsene i denne lov ikke fravikes til skade for avsenderen eller mottakeren, med mindre godsets uvanlige art eller tilstand eller de særlige forhold ved befordringen gjør det rimelig.

Kapittel II — Fraktføreren ansvar for andre.

- § 6. Fraktføreren svarer for handling eller unnlatelse i tjenesten av hans ansatte eller andre han bruker til utføring av befordringen, som om handlingen eller unnlatelsen var hans egen.

Kapittel III — Avslutning og oppfyllelse av fraktavtale.

Utferdigelse av fraktbrev.

- § 7. Ved internasjonal befordring skal fraktavtalen bekreftes ved fraktbrev. Det samme gjelder ved innenriks befordring, med mindre avsender og fraktfører er enige om å unnlate det eller det medfører særlig ulempe eller ikke er vanlig ved den slags befordring det gjelder.

Avtalen er gyldig og undergitt loven her, selv om fraktbrev ikke er utskrevet eller ikke har det foreskrevne innhold.

Skal godset lastes på flere kjøretøyer, eller dreier det seg om ulike godsslag eller atskilte partier, kan avsenderen eller fraktføreren kreve utskrevet særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

- § 8. Ved internasjonal befordring utskrives fraktbrevet i tre original-eksemplar og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Det første eksemplar leveres avsenderen, det annet følger godset og det tredje beholdes av fraktføreren.

Ved innenriks befordring skal fraktbrev i tilfelle utskrives i flere eksemplar dersom avsenderen eller fraktføreren krever det. Fraktbrevet skal undertegnes av fraktføreren. Ett eksemplar skal leveres avsenderen.

Utskrives fraktbrevet her i riket, kan underskrift på fraktbrevet være trykt eller erstattet med stempel. Ellers gjelder i så måte loven i det land der fraktbrevet utskrives.

Fraktbrevets innhold.

- § 9. Utskrives fraktbrev ved innenriks befordring, skal dette inneholde opplysning om:
- a) avsenderens navn og adresse,
 - b) fraktførerens navn og adresse,
 - c) sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet,
 - d) mottakerens navn og adresse,
 - e) antall kolli, deres særskilte merker og nummer eller en tilsvarende beskrivelse av godset,
 - f) godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte, samt
 - g) ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse.

Både avsenderen og fraktføreren kan kreve inntatt i fraktbrevet andre opplysninger som nevnt i § 10 første ledd bokstav a—j eller annet ledd. Når de er enige, kan de ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevd.

- § 10. Ved internasjonal befordring skal fraktbrevet inneholde følgende opplysninger:

- a) sted og dag for utferdigelsen,
- b) avsenderens navn og adresse,
- c) fraktførerens navn og adresse,
- d) sted og dag for overtakelsen av godset og bestemmelsesstedet,
- e) mottakerens navn og adresse,
- f) den vanlige betegnelse på godsets art og pakningsmåten, ved farlig gods den alminnelig godtatte betegnelse,
- g) antall kolli, deres særskilte merker og nummer,
- h) godsets bruttovekt eller dets mengde angitt på annen måte,
- i) kostnader i sammenheng med befordringen (frakt, tilleggs-kostnader, tollavgifter og andre kostnader som påløper i tiden fra avtaleslutningen til utleveringen),
- j) nødvendige forholdsordrer vedrørende tollbehandling og andre formaliteter,
- k) erklæring om at befordringen uansett annen avtale er undergitt konvensjonen (jfr. § 1) eller lov som er i samsvar med konvensjonen.

I forekommende tilfelle skal fraktbrevet også gi opplysning om:

- a) forbud mot omlasting,
- b) de kostnader avsenderen påtar seg å betale,
- c) etterkravsbeløp som skal innkreves ved utleveringen,
- d) angitt verdi av godset og det beløp som særlig utleveringsinteresse utgjør, jfr. §§ 33 og 35 annet ledd,
- e) avsenderens forholdsordrer til fraktføreren om forsikring av godset,
- f) avtalt tidsfrist for fullføring av befordringen,
- g) fortegnelse over de dokumenter som er stillet til fraktførerens rådighet.

Partene kan ta inn i fraktbrevet andre opplysninger som de anser påkrevet.

Ansvar for fraktbrevets innhold.

- § 11. Avsenderen er ansvarlig for kostnader og skade som fraktføreren påføres ved at opplysninger og forholdsordrer som avsenderen gir angående fraktbrevets utferdigelse eller innhold, er uriktige eller ufullstendige.

Har fraktføreren på avsenderens begjæring ført inn i fraktbrevet opplysning eller forholdsordre som nevnt i første ledd, anses han for å ha gjort det på vegne av avsenderen om ikke annet godtgjøres.

Inneholder ikke fraktbrevet erklæring som nevnt i § 10 første ledd bokstav k, er fraktføreren ansvarlig for kostnader og skade som derved påføres den som har rett til godset.

Fraktførerens undersøkelsesplikt.

- § 12. Er fraktbrevet utskrevet, skal fraktføreren ved overtakelsen av godset undersøke om opplysninger i fraktbrevet om stykketall, merker og nummer er riktige. Kan dette ikke med rimelige midler gjøres, eller er det grunn til å dra opplysningenes riktighet i tvil, skal han føre grunnlagt forbehold inn i fraktbrevet.

Fraktføreren skal også undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og i tilfelle grunnlegge de forbehold han tar inn i fraktbrevet. Er det ved innenriks befordring ikke utskrevet fraktbrev, skal fraktføreren, for så vidt forholdene ikke tilsier annet, undersøke godsets og pakningens synlige tilstand og underrette avsenderen om de forbehold han finner å måtte ta.

Forbehold som nevnt i første og annet ledd binder ikke avsenderen, med mindre han uttrykkelig har godkjent dem i fraktbrevet eller ved innenriks befordring når fraktbrev ikke er utskrevet i annen uttrykkelig erklæring.

Mot å dekke kostnadene kan avsenderen kreve at fraktføreren undersøker sendingens innhold, bruttovekt eller på annen måte uttrykt mengde. Er fraktbrev utferdiget, skal resultatet av undersøkelsen føres inn i dette.

Fraktbrevets beviskraft m. m.

- § 13. Når ikke annet godtgjøres, gjelder fraktbrevet som bevis for avtalevilkårene og for fraktførerens overtakelse av godset.

Har fraktføreren ikke tatt grunnlagt forbehold i fraktbrevet, antas det når ikke annet godtgjøres, at godset og dets pakning

framtrådte i god stand da fraktføreren overtok det, og at antall kolli, deres merker og nummer svarte til opplysningene i fraktbrevet. Plikter fraktføreren ved innenriks befordring uten fraktbrev å undersøke godsets og pakningens synlige tilstand, men forbehold ikke er tatt, antas det at godset og dets pakning framtrådte i god stand da fraktføreren overtok det, med mindre annet godtgjøres.

Mangelfull pakning av godset.

- § 14. Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade på person, materiell eller annet gods og for kostnader, når skaden eller kostnadene skyldes mangelfull pakning av godset. Dette gjelder ikke dersom mangelen var synlig eller kjent av fraktføreren da han overtok godset uten å ta forbehold.

Farlig gods.

- § 15. Overgis farlig gods til befordring, skal avsenderen gi fraktføreren nøyaktig opplysning om hvori faren består og om nødvendig om hvilke forsiktighetsregler som må følges. Er slik opplysning ikke tatt inn i fraktbrevet, påhviler det avsenderen eller mottakeren på annen måte å godtgjøre at fraktføreren har kjent den nøyaktige karakter av den fare som befordringen av godset medførte.

Hadde fraktføreren ikke kjennskap til godsets farlige egenskaper som anført i første ledd, kan han uten å få erstatningsansvar når som helst og hvor som helst løse av godset, eller om det ikke er grunn til å anta at faren kan avverges ved mindre inngripende tiltak, ødelegge eller uskadeliggjøre det. Avsenderen er ansvarlig for kostnader og skade som følger av at godset er overlevert eller befordres.

Dokumenter som skal stilles til fraktførerens rådighet.

- § 16. Til oppfyllelse av tollbestemmelser og andre offentlige forskrifter som skal iakttas før utleveringen av godset, skal avsenderen stille de nødvendige dokumenter til rådighet for fraktføreren og ellers skaffe ham de opplysninger som trengs.

Avsenderen er ansvarlig overfor fraktføreren for skade som måtte følge av at slike dokumenter eller opplysninger mangler eller er ufullstendige eller uriktige, med mindre skaden skyldes fraktførerens feil eller forsømmelse. Fraktføreren plikter ikke

å undersøke om dokumentene og opplysningene er riktige og fullstendige.

Fraktføreren er ansvarlig for følgene av tap eller misbruk av de dokumenter som er stilt til hans rådighet, med mindre han godtgjør at tapet eller misbruket ikke skyldes feil eller forsømmelse fra hans side. Erstatningen kan ikke overstige det beløp som skulle betales om godset var gått tapt.

Råderett over godset under befordringen.

- § 17. Avsenderen har rett til å rå over godset, særlig ved å be fraktføreren om å stanse godset undervegs, forandre bestemmelsessted eller utlevere godset til en annen mottaker enn tidligere angitt.

Avsenderens råderett opphører når mottakeren gjør bruk av sin rett etter § 20 første ledd eller, ved internasjonal befordring, når det annet eksemplar av fraktbrevet overleveres til ham. Fra da av skal fraktføreren rette seg etter mottakerens påbud.

Retten til å rå over godset tilkommer likevel mottakeren allerede fra det tidspunkt da fraktbrev utferdiges, dersom avsenderen gir påskrift om dette i fraktbrevet.

Har mottakeren under utøvelse av råderetten påbudt godset utlevert til en annen, kan denne ikke oppnevne andre mottakere.

- § 18. Vil avsenderen eller, i tilfelle som nevnt i § 17 tredje ledd, mottakeren utøve sin rett til å rå over godset, må han erstatte fraktføreren kostnader og skader ved iverksettingen av nye forholdsregler.

Fraktføreren plikter ikke å etterkomme mottatt forholdsordre dersom iverksetting ikke er mulig på det tidspunkt ordren når fram til den som skal sette den i verk, eller vil hindre den normale utøvelse av fraktførerens virksomhet eller være til skade for avsendere eller mottakere av andre sendinger. Fraktføreren skal straks underrette den som har gitt forholdsordren, om at han ikke kan etterkomme den.

Fraktføreren plikter heller ikke å etterkomme forholdsordre som medfører deling av sendingen.

Ved internasjonal befordring må avsender eller, i tilfelle som nevnt i § 17 tredje ledd, mottaker som vil utøve sin rett til å rå over godset, legge fram det første eksemplar av fraktbrevet påført de nye forholdsordrer.

- § 19. Unnlater fraktføreren å etterkomme forholdsordre som han etter §§ 17 og 18 plikter å følge, eller etterkommer han ved internasjonal befordring slik ordre uten å kreve framlagt det første eksemplar av fraktbrevet, blir han ansvarlig for skade som derved voldes.

Godsets utlevering m. m.

- § 20. Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottakeren kreve at fraktføreren mot kvittering utleverer godset, samt ved internasjonal befordring det annet eksemplar av fraktbrevet. Fastslås det at godset er gått tapt, eller er det ikke kommet fram ved utløpet av den frist som er nevnt i § 27 annet ledd, kan mottakeren i eget navn gjøre gjeldende de rettigheter som følger av fraktavtalen.

Ved innenriks befordring har mottakeren rett til å få utlevert fraktbreveksemplar som er utferdiget for å overleveres til ham.

Mottaker som gjør bruk av sin rett etter første ledd, skal betale det beløp som skyldes etter fraktavtalen, ved internasjonal befordring det beløp som skyldes etter fraktbrevet. Oppstår det tvist om beløpet, plikter fraktføreren ikke å utlevere godset med mindre mottakeren stiller sikkerhet.

- § 21. Blir godset utlevert til mottakeren uten innbetaling av det etterkravsbeløp som fraktføreren etter fraktavtalen skulle innkreve, skal fraktføreren erstatte avsenderen hans tap opp til dette beløp, men kan kreve erstatningsbeløpet dekket av mottakeren.

Hindringer for befordringens gjennomføring.

- § 22. Viser det seg før godsets framkomst til bestemmelsesstedet at det er umulig for fraktføreren å oppfylle avtalen i samsvar med fraktbrevets bestemmelser eller — ved innenriks befordring — det som ellers er avtalt, skal fraktføreren innhente forholdsordrer hos den som etter §§ 17—18 kan rå over godset.

Dersom befordringen kan utføres på annen måte enn opprinnelig fastsatt, og fraktføreren ikke innen rimelig tid har kun-

net få forholdsordre fra den som etter §§ 17—18 kan rå over godset, skal fraktføreren treffe de tiltak som han finner best stemmer med dennes interesser.

Hindringer for utlevering.

- § 23. Foreligger det etter godsets framkomst til bestemmelsesstedet, hindring for utlevering, skal fraktføreren innhente forholdsordre fra avsenderen. Nekter mottakeren ved internasjonal befordring å ta imot godset, kan avsenderen rå over det uten å legge fram det første eksemplar av fraktbrevet.

Selv om mottakeren har nektet å ta imot godset, kan han kreve det utlevert så lenge fraktføreren ikke har mottatt annen forholdsordre fra avsenderen.

Oppstår hindring for utlevering etter at mottakeren i medhold av § 17 tredje ledd har påbudt godset utlevert til en annen, skal ved anvendelsen av første og annet ledd mottakeren anses som avsender og den annen som mottaker.

Kostnader ved forholdsordre.

- § 24. Fraktføreren kan kreve dekket de kostnader han har hatt ved innhenting og iverksetting av forholdsordre som nevnt i §§ 22 og 23 med mindre kostnadene skyldes feil eller forsømmelse fra hans side.

Fraktførerens plikt til å dra omsorg for godset.

- § 25. I tilfelle som nevnt i § 22 første ledd og § 23 kan fraktføreren straks lesse av godset for den berettigedes regning. Befordringen skal dermed anses avsluttet, men fraktføreren plikter å ta vare på godset på den berettigedes vegne. Fraktføreren kan likevel overlate omsorgen for godset til tredjemann og er i så fall bare ansvarlig for at denne er valgt med tilbørlig omhu. Godset kan fortsatt holdes tilbake til sikkerhet for de beløp som ved internasjonal befordring skyldes etter fraktbrevet, eller ved innenriks befordring etter fraktavtalen, og for andre kostnader som kan kreves dekket.
- § 26. Fraktføreren kan selge godset uten å avvente forholdsordrene som nevnt i §§ 22 og 23, såframt godset er utsatt for hurtig ødeleggelse eller dets tilstand ellers gir grunn til det eller kostnadene ved dets bevaring ikke står i rimelig forhold til dets

verdi. Også ellers kan fraktføreren selge godset om han ikke innen rimelig tid har mottatt annen forholdsordre som han med rimelighet må anses pliktig å følge.

Salg av gods som finnes innen riket, skal skje ved offentlig auksjon eller på annen betryggende måte. Så vidt mulig skal fraktføreren i god tid underrette den som er berettiget til godset, om tid og sted for salget. Salg av gods utenfor riket skjer etter de regler som gjelder i det land der godset er.

Salgssummen skal etter fradrag av de beløp som omfattes av fraktførerens sikkerhetsrett i godset (jfr. § 25), og salgskostnader, stilles til disposisjon for den berettigede. Overstiger kostnadene salgssummen, kan fraktføreren kreve det overskytende erstattet.

Kapittel IV — Fraktførerens ansvar.

Vilkår for ansvar.

- § 27. Fraktføreren er ansvarlig for tap og skade som rammer godset i tiden fra overtakelsen til utleveringen, og for forsinket utlevering.

Forsinket utlevering foreligger når godset ikke er blitt utlevert til avtalt tid, eller — om utleveringsfrist ikke er avtalt — når den faktiske befordringstid overstiger hva det etter forholdene ville være rimelig å innrømme en omsorgsfull fraktfører. Ved dellast tas særlig i betraktning den tid som vanligvis trengs for å samle full last.

- § 28. Fraktføreren er fri for ansvar etter § 27 dersom han godtgjør at tapet, skaden eller forsinkelsen skyldes feil eller forsømmelse av den berettigede, forholdsordre fra denne som ikke har sin årsak i feil eller forsømmelse fra fraktførerens side, godsets mangelfulle beskaffenhet eller forhold som fraktføreren ikke kunne unngå og heller ikke var i stand til å forebygge følgene av.

Til fritak for ansvar kan fraktføreren ikke påberope mangel ved det kjøretøy som han brukte til befordringen, eller feil eller forsømmelse av den som han måtte ha leid kjøretøyet av, eller dennes folk.

- § 29. Fraktføreren er likeledes fri for ansvar etter § 27 når tapet eller skaden skyldes den særlige fare som knytter seg til ett eller flere av følgende forhold:

- a) bruk av åpent kjøretøy uten presenning etter uttrykkelig avtale inntatt i fraktbrevet, eller, ved innenriks befordring, med avsenderens godkjenning;
- b) manglende eller mangelfull pakning av gods som etter sin egen beskaffenhet er utsatt for svinn eller skade dersom det ikke er pakket inn eller er mangelfullt pakket;
- c) håndtering, pålessing, stuing eller avlessing av godset foretatt av avsenderen eller mottakeren eller av noen som handler på vegne av dem;
- d) beskaffenheten ved enkelte godsslag som spesielt utsetter dem for tap eller skade, særlig ved brudd, rust, selvødeleggelse, inntørking, lekkasje, normalt svinn eller angrep av skadeinsekter eller gnagere;
- e) utilstrekkelige eller uriktige merker eller nummer på godset;
- f) befordring av levende dyr.

Godtgjør fraktføreren at tapet eller skaden etter saksforholdet kan være oppstått på grunn av fare som går inn under første ledd, skal det legges til grunn at tapet eller skaden er voldt på denne måte, med mindre det godtgjøres at dette ikke er tilfellet. Denne regel gjelder likevel ikke i tilfelle som nevnt i første ledd bokstav a dersom det foreligger tap i unormalt omfang eller av hele kolli.

Dersom befordringen utføres med kjøretøy som spesielt er utstyrt for å beskytte mot varme, kulde, temperatursvingninger eller luftfuktighet, kan fraktføreren ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav d, med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene påå ham med hensyn til valg, vedlikehold og bruk av slikt utstyr, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

Fraktføreren kan ikke kreve ansvarsfritak etter første ledd bokstav f med mindre han godtgjør at alt er gjort som etter forholdene normalt påå ham, og at han har fulgt alle særlige påbud som er gitt ham.

- § 30. Er fraktføreren etter § 28 eller § 29 uten ansvar for enkelte av de forhold som har voldt tapet, skaden eller forsinkelsen, blir han bare ansvarlig i den utstrekning slik skadelig følge er voldt under medvirkning av forhold som han svarer for.

Tap av godset.

- § 31. Er godset ikke utlevert innen 30 dager etter utløpet av den avtalte utleveringsfrist eller — om slik frist ikke er avtalt — innen 60 dager etter at fraktføreren overtok godset, kan den berettigede kreve at fraktføreren skal være ansvarlig for godset som om det var tapt.

Ved mottakelsen av erstatning for det tapte gods kan den berettigede skriftlig kreve å bli underrettet straks dersom godset skulle komme til rette innen ett år fra erstatningens utbetaling. Fraktføreren skal skriftlig bekrefte at slikt krav er framsatt.

Den berettigede kan kreve godset utlevert innen 30 dager etter at han har mottatt underretning som nevnt i annet ledd, mot å betale det beløp som ved internasjonal befordring skyldes etter fraktbrevet og ved innenriks befordring etter fraktavtalen, og tilbakebetale den erstatning han har fått, med fradrag av de kostnader som er innbefattet i erstatningen. Han kan likevel kreve erstatning for forsinket utlevering i samsvar med § 35.

Dersom det ikke er framsatt krav som nevnt i annet ledd, eller utlevering ikke er krevd innen den frist som tredje ledd fastsetter, eller godset først kommer til rette mer enn ett år etter erstatningens utbetaling, kan fraktføreren rå over godset med de innskrenkninger som måtte følge av tredjemanns rett. For gods utenfor riket gjelder regler i det land der godset er.

Erstatningens størrelse ved tap.

- § 32. Erstatning for helt eller delvis tap av godset regnes etter godsets verdi på stedet og tiden for overtakelsen til befordring. Verdien bestemmes etter børsprisen eller — i mangel av slik pris — etter markedsprisen. Fins heller ikke slik pris, beregnes verdien etter vanlig verdi av gods av samme art og kvalitet.

Ved innenriks befordring kan erstatningen likevel ikke overstige 60 kroner for hvert kilogram av det tapte gods i bruttovekt.

Ved internasjonal befordring skal erstatningen ikke overstige 25 francs for hvert kilogram av det tapte gods i bruttovekt. Med franc menes her gullfranc med vekt 10/31 gram og finhetsgrad 900 tusendeler. Så lenge det ikke skjer endring i kronens offisielle gullverdi, slik den ved denne lovs ikrafttredelse er anmeldt til Det internasjonale valutafond, skal 25 francs svare til kr.

56,12. Dersom kronens offisielle gullverdi blir endret, medfører dette uten videre tilsvarende endring av kronebeløpet i samsvar med den nye gullverdi, og Kongen kunngjør hvor mye francbeløpet utgjør i norske penger. Ved oppgjør i norske penger legges til grunn det kronebeløp som gjelder på oppgjørsdagen.

I tillegg kan frakt, tollavgifter og andre kostnader ved befordringen kreves godtgjort, helt ut ved totaltap og forholdsmessig ved delvis tap.

Ved internasjonal befordring kan høyere erstatning enn etter de foregående ledd i paragrafen her bare kreves dersom godsets verdi eller særlig utleveringsinteresse er angitt i samsvar med §§ 33 eller 35.

- § 33. Har avsenderen i fraktbrevet angitt en verdi på godset utover den grense som er fastsatt i § 32 annet eller tredje ledd, og betalt slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, trer den angitte verdi isteden som grense for erstatningens størrelse.

Erstatningens størrelse ved skade på godset.

- § 34. Ved skade på godset skal fraktføreren erstatte verdiforringelsen regnet på grunnlag av godsets verdi etter reglene i § 32 første og fjerde ledd.

Erstatningen skal likevel ikke overstige det beløp som skulle betales hvis sendingen eller — om bare en del av sendingen er forringet i verdi som følge av skaden — denne del var gått tapt.

Erstatning ved forsinket utlevering m. m.

- § 35. Godtgjøres det at skade er lidt som følge av forsinket utlevering, plikter fraktføreren å erstatte skaden, dog ikke utover fraktbeløpet.

Erstatning utover det som følger av §§ 32—34 og første ledd i denne paragraf, kan kreves dersom avsenderen mot å betale slik tilleggsgodtgjørelse som måtte bli avtalt, har fastsatt i fraktbrevet et beløp som angir hva en særlig interesse i riktig utlevering utgjør i tilfelle av tap eller skade eller oversitting av utleveringsfristen.

Rente m. m.

- § 36. Den som har rett til erstatning kan kreve rente av erstatningsbeløpet med 5 prosent årlig fra den dag skriftlig krav blir

sendt fraktføreren eller — om slikt krav ikke settes fram — fra den dag søksmål blir reist.

Kreves erstatning i mynt som ikke er gangbar på det sted betaling skjer, omregnes beløpet til stedets mynt etter verdien på betalingsdagen.

Erstatningskrav på annet grunnlag enn avtale.

- § 37. Kreves erstatning for tap, skade eller forsinkelse på annet grunnlag enn avtale, kan fraktføreren og i tilfelle enhver som han svarer for etter § 6, påberope de bestemmelser i denne lov som utelukker fraktføreren ansvar, eller som angir eller begrenser erstatningens størrelse.

Forsett og grov uaktsomhet.

- § 38. Har fraktføreren voldt skaden, forsettlig eller grovt uaktsomt, kan han ikke påberope de bestemmelser i dette kapittel som utelukker eller begrenser hans ansvar eller som endrer bevisbyrden.

Det samme gjelder dersom noen som fraktføreren svarer for etter § 6, i tjenesten har vist forsett eller grov uaktsomhet. I så fall kan disse heller ikke for sitt personlige ansvar påberope de bestemmelser som er nevnt i første ledd.

Kapittel V — Lemping av erstatningsansvar.

- § 39. Har ved innenriks befordring avsenderen eller, i tilfelle av befordring som ikke er ledd i yrkesmessig godsbeordring, fraktføreren pådratt seg erstatningsansvar etter denne lov, kan ansvaret lempes for så vidt det ville virke urimelig tyngende. Det samme gjelder når det i særlige høve under hensyn til skadens størrelse, foreliggende forsikringer og forsikringsmuligheter og forholdene ellers finnes rimelig at skadelidte helt eller delvis bærer skaden.

Kreves ved innenriks befordring erstatning av noen som fraktføreren eller avsenderen svarer for, kan ansvaret lempes på tilsvarende måte.

Bestemmelsene i denne paragraf gjør ingen innskrenkning i anvendelsen av de ellers gjeldende regler om lempning av erstatningsansvar.

Kapittel VI — Reklamasjon, foreldelse, søksmål m. m.

Reklamasjon.

§ 40. Ved innenriks befordring skal den som vil kreve erstatning for delvis tap eller skade som har rammet godset, eller for forsinket utlevering, gi fraktføreren meddelelse herom uten ugrunnet opphold. Gjør han ikke det, kan han senere bare framsette krav dersom fraktføreren har utvist forsett eller grov uaktsomhet.

Har ved internasjonal befordring mottakeren tatt imot godset uten å undersøke dets tilstand sammen med fraktføreren og uten å framsette innsigelse overfor fraktføreren på grunn av tap eller skade med angivelse av tapets eller skadens art, skal det når annet ikke godtgjøres, legges til grunn at han har mottatt godset i den tilstand fraktbrevet angir. Innsigelse som nevnt må gjøres senest ved utleveringen når det gjelder synlig tap eller skade, og ellers innen 7 dager deretter, søndager og helgedager ikke medregnet. Innsigelsen må framsettes skriftlig med mindre tapet eller skaden var synlig.

Har ved internasjonal befordring mottakeren og fraktføreren i forening undersøkt godsets tilstand, kan bevis mot det som derved er fastslått, bare føres dersom tapet eller skaden ikke var synlig, og mottakeren skriftlig har framsatt innsigelsen innen 7 dager etter undersøkelsen, søndager og helgedager ikke medregnet.

Ved internasjonal befordring betales erstatning for forsinket utlevering bare dersom mottakeren innen 21 dager etter at godset ble stilt til hans rådighet, skriftlig har meddelt fraktføreren at han vil påberope forsinkelsen.

Ved beregning av fristen etter denne paragraf medregnes ikke utleveringsdagen og i tilfelle heller ikke den dag da undersøkelse ble foretatt eller godset stilt til mottakerens rådighet.

Fraktføreren og mottakeren skal gi hverandre rimelig hjelp til å gjennomføre nødvendige undersøkelser.

Foreldelse.

§ 41. Krav vedrørende befordring som går inn under denne lov, forældes etter ett år, men etter tre år når kravet grunnes på forsett eller grov uaktsomhet.

Foreldelsestiden løper:

- a) ved delvis tap, skade eller forsinket utlevering fra den dag da godset ble utlevert,
- b) ved totaltap fra den trettiende dag etter utløpet av avtalt utleveringsfrist eller — dersom slik frist ikke er avtalt — fra den sekstiende dag etter at fraktføreren overtok godset,
- c) i andre tilfelle når tre måneder er gått fra den dag da fraktavtalen ble sluttet.

Ved internasjonal befordring stanser et skriftlig framsatt krav foreldelsens løp inntil fraktføreren skriftlig avslår kravet og tilbakesender de dokumenter som ble oversendt sammen med kravet. Blir en del av kravet godkjent, begynner foreldelsesfristen igjen å løpe for den del av kravet som fremdeles er omstridt. Det påhviler den som gjør gjeldende at kravet eller svaret er mottatt av den annen part, eller at dokumentene er tilbakelevert, å godtgjøre dette. Foreldelsens løp stanser ikke om det framsettes ytterligere krav vedrørende samme tvistegjensstand.

Om avbrytelse og forlenging av foreldelsesfristen gjelder for øvrig alminnelige norske foreldelsesregler når søksmål reises for norsk domstol, og ellers loven i det land der søksmål reises.

Et krav som er foreldet, kan heller ikke gjøres gjeldende i motsøksmål eller til motregning under rettergang.

Domsmyndighet. Vernetting.

- § 42. Søksmål vedrørende internasjonal befordring kan bare reises i stat der saksøkte har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom, eller der fraktføreren overtok godset eller bestemmelsesstedet ligger. Partene kan avtale at søksmål kan reises i annen konvensjonsstat.

Her i riket reises søksmål vedrørende avtale om internasjonal befordring i tilfelle på det sted eller på et av de steder der saken har en tilknytning som begrunner domsmyndighet, eller på annet sted som partene har avtalt.

Ved innenriks befordring kan søksmål foruten i rettskrets hvor det etter tvistemålsloven kap. 2 er vernetting, også reises i rettskrets hvor godset ble overtatt til befordring eller hvor bestemmelsesstedet ligger.

Fullbyrding av dommer m. m.

- § 43. Er søksmål innbrakt for eller avgjort av kompetent domstol i samsvar med § 42, kan nytt søksmål ikke reises mellom de samme parter om samme tvistegjenstand, forutsatt at avgjørelsen av den domstol der søksmål først ble reist, vil kunne kreves fullbyrdet her i riket.

Dom, herunder uteblivelsesdom, avsagt av domstol i en konvensjonssak, og forlik inngått eller bekreftet for slik domstol, kan fullbyrdes her i riket når dommen eller forliket kan kreves fullbyrdet i den stat der dommen er avsagt eller forliket inngått. Dette gjelder likevel ikke utenlandsk rettsavgjørelse som bare har foreløpig tvangskraft, eller som pålegger en saksøker å betale erstatning utover sakskostnader fordi hans søknad helt eller delvis ikke har ført fram.

Begjæring til namsretten om fullbyrding av dom som nevnt i annet ledd skal være ledsaget av bekreftet domsutskrift og erklæring fra myndighetene i den fremmede stat om at dommen vedrører en befordring som går inn under den i § 1 nevnte konvensjon, og at dommen er rettskraftig og kan fullbyrdes i den stat der den er avsagt. Tilsvarende gjelder for utenlandske rettsforlik.

Er dokument som nevnt i tredje ledd avfattet på andre fremmede språk enn dansk og svensk, skal det være ledsaget av en oversetting til norsk bekreftet av en edsvoren translatør eller av en norsk diplomatisk eller konsulær tjenestemann.

Den som er statsborger i en konvensjonsstat, eller som har bopel eller forretningssted i en slik stat, kan ikke pålegges å stille sikkerhet for betaling av sakskostnader ved søksmål om befordring etter denne lov.

Voldgift.

- § 44. I avtale om internasjonal befordring kan bestemmes at tvister skal avgjøres ved voldgift, når det samtidig bestemmes at voldgiftsretten skal anvende reglene i konvensjonen eller i lov som er i samsvar med konvensjonen.

Kapittel VII — Befordring som utføres av flere fraktførere i rekkefølge.

- § 45. Utføres befordringen av flere vegfraktførere i rekkefølge på grunnlag av en og samme fraktavtale som er bekreftet ved ut-

ferdigelse av fraktbrev i flere eksemplarer, hvorav ett følger godset, er hver av fraktførerne ansvarlige for befordringen i dens helhet, slik at den annen og hver følgende fraktfører ved sin mottakelse av godset og fraktbrevet blir part i fraktavtalen på fraktbrevets vilkår.

- § 46. Fraktfører som mottar godset fra en foregående fraktfører, skal gi denne en datert og undertegnet kvittering og sette sitt navn og sin adresse på det annet eksemplar av fraktbrevet. Finnes grunn til det, skal han på dette eksemplar og på kvitteringen ta forbehold som nevnt i § 12 første og annet ledd. Bestemmelsene i § 13 gjelder tilsvarende i forholdet mellom fraktførerne.

Ved innenriks befordring gjelder bestemmelsene i første ledd bare når en av fraktførerne krever det.

- § 47. Bortsett fra når motsøksmål eller motregningsinnsigelse gjøres gjeldende i søksmål om krav som grunnes på samme fraktavtale, kan søksmål om ansvar for tap, skade eller forsinket utlevering bare reises mot den første eller den siste fraktfører eller mot fraktføreren ved den del av befordringen hvorunder den hending inntraff som voldt tapet, skaden eller forsinkelsen. Søksmål kan reises mot flere av disse fraktførere samtidig.

- § 48. Fraktfører som har betalt erstatning, kan kreve erstatningen med renter og kostnader dekket av de andre fraktførere som har deltatt i befordringen, etter følgende regler:

- a) fraktfører som har voldt skaden, er eneansvarlig for erstatningen;
- b) er skaden voldt av flere fraktførere, skal hver av dem svare i forhold til sin del av ansvaret for skadetilføyelsen, eller — om det ikke er mulig å fordele ansvaret — i forhold til sin del av frakten;
- c) kan det ikke fastslås hvem av fraktførerne ansvaret påhviler, skal samtlige svare, hver i forhold til sin del av frakten.

Er en av fraktførerne ute av stand til å betale, fordeles det beløp han ikke dekker, på de øvrige i forhold til deres del av frakten.

Fraktførerne kan ved avtale fravike bestemmelsene i første og annet ledd.

§ 49. Fraktfører som det reises krav mot etter reglene i § 48, kan ikke gjøre gjeldende at den fraktfører som reiser kravet, har betalt med urette, når erstatningen er fastsatt av domstol og han har fått behørig varsel om søksmålet og høve til å tre inn i saken.

Ved internasjonal befordring kan søksmål om krav etter § 48 reises i stat der en av de fraktførere som krav reises mot, har bopel, hovedkontor eller den avdeling eller representant som fraktavtalen er sluttet gjennom. Alle fraktførere kan saksøkes under ett i samme søksmål. § 2 annet ledd gjelder tilsvarende.

Bestemmelsene i § 43 annet og følgende ledd og § 41 får tilsvarende anvendelse. Foreldelsesfristen skal dog løpe fra den dag da endelig rettsavgjørelse om erstatning ble truffet eller — om slik avgjørelse ikke foreligger — fra den dag erstatningen ble betalt.

Kapittel VIII — Ikrafttredelse. Oppheving av andre lover.

§ 50.¹⁾ Denne lov trer i kraft fra den dag Kongen bestemmer.

Fra samme tidspunkt oppheves lov 31. januar 1969 nr. 3 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg.

¹⁾ Fra 1. juli 1975 iflg. res. 28. februar 1975.

RProp 107/1978 med förslag till lag om vägbefordringsavtal

I enlighet med Riksdagens beslut stadgas:

1 kap.

Allmänna stadganden.

1 §.

Lagens tillämpningsområde.

Denna lag tillämpas på avtal om godsbe-
fordran mot vederlag som äger rum med mo-
torfordon i Finland (*inrikes befordran*) eller
mellan Finland och främmande stat, eller mel-
lan sådana främmande stater, av vilka åtminstone
den ena har biträtt konventionen om frakt-
avtal vid internationell godsbefordran på väg
(CMR; FördrS 48—50/73) (*internationell
befordran*). Denna lag tillämpas dock icke på
internationell befordran, på vilken enligt all-
männa internationellt privaträttsliga principer
skall tillämpas lagen i annan stat, som biträtt
sagda konvention.

Enligt överenskommelse med främmande
stat, vilken icke biträtt den i 1 mom. nämnda
konventionen, kan genom förordning stad-
gas, att stadgandena i denna lag icke till-
lämpas på godsbefordran som äger rum med
motorfordon mellan Finland och denna stat,
eller att de skall tillämpas endast delvis.

Genom förordning kan stadgas, att gods-
befordran som äger rum med motorfordon i
lokal gränstrafik mellan Finland och främman-
de stat, med vilken därom överenskommit
under förutsättning av ömsesidighet, helt eller
delvis skall jämföras med inrikes befordran.

2 §.

Avgränsning av tillämpningsområdet.

Denna lag tillämpas icke på begravnings-
transport eller befordran av postförsändelse.

Lagen tillämpas ej heller på befordran som
äger rum med motorfordon, i fråga om vilken
konventionen angående godsbefordran på järn-
väg (CIM) skall iakttagas, eller som järnväg i
annat fall åtagit sig att utföra i Finland.

3 §.

Motorfordon.

Vad i denna lag är stadgat om motorfor-
don gäller även släpvagnar och påhängsvagnar.

4 §.

Kombinerad befordran.

Befordras motorfordon med pålastat gods
under del av befordran med fartyg, järnväg
eller luftfartyg, tillämpas denna lag på hela be-
fordran, dock icke ifall godset lossas från for-
donet av annan anledning än att det visat sig
omöjligt att fullgöra avtalet på överenskommet
sätt.

Kan det visas, att förlust, minskning, skada
eller dröjsmål med godsets utlämnande, som
uppkommit medan godset befordras på ovan i
1 mom. avsett sätt, orsakats av händelse, som
kan inträffa endast då befordran utföres på
sådan sätt, och som icke berott på vägfrakt-
föraren, bestämmes vägfraktförarens ansvarig-
het enligt de stadganden som gäller för beford-
ran med det transportmedel som begagnats

för befordran, dock endast ifall dessa stadganden icke kan åsidosättas genom avtal som inskränker vägfraktförarens ansvarighet. Gäller för befordran med det transportmedel som begagnats för befordran icke tvingande lagstadganden, bestämmes vägfraktförarens ansvarighet enligt denna lag.

5 §.

Stadgandenas tvingande karaktär.

Vid internationell befordran är villkor i befodringsavtal, vilket avviker från stadgandena i denna lag, ogiltigt, såframt icke annat följer av stadgandet i 48 § 3 mom.

Vid inrikes befordran kan stadgandena i denna lag icke åsidosättas till nackdel för avsändare eller mottagare, om icke godsets eller befodringsens ovanliga art eller andra särskilda omständigheter gör det skäligt.

2 kap.

Befodringsavtalet.

6 §.

Upprättande av fraktsedel.

Vid internationell befordran skall befodringsavtal bekräftas genom fraktsedel. Detsamma gäller vid inrikes befordran, om icke avsändaren och fraktföraren överenskommer, att fraktsedel icke skall upprättas, eller om upprättande av fraktsedel medför särskild olägenhet eller icke är brukligt vid ifrågavarande slag av befordran.

Avtalet är giltigt och stadgandena i denna lag tillämpas på det även om fraktsedel icke upprättats eller om den icke har stadgat innehåll.

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

7 §.

Antalet fraktsedlar och deras undertecknande.

Vid internationell befordran skall fraktsedel upprättas i tre exemplar, vilka undertecknas av avsändaren och fraktföraren. Det första exemplaret överlämnas till avsändaren (*avsän-*

darexemplaret), det andra åtföljer godset (*mottagarexemplaret*) och det tredje behåller fraktföraren.

Vid inrikes befordran skall fraktsedel på yrkande av fraktföraren eller avsändaren upprättas i flera exemplar. Fraktsedeln undertecknas av fraktföraren.

På fraktsedel, som upprättas i Finland, kan underskrifterna även vara tryckta eller påstämplade. På annan fraktsedel tillämpas lagen i det land, i vilket fraktsedeln upprättats.

8 §.

Fraktsedelns innehåll vid inrikes befordran.

I fraktsedel som upprättas för inrikes befordran skall nämnas:

- 1) avsändarens namn och adress;
- 2) fraktförarens namn och adress;
- 3) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 4) mottagarens namn och adress;
- 5) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer eller motsvarande godsbeskrivning;
- 6) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt; samt
- 7) i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning.

På yrkande av avsändaren eller fraktföraren skall i fraktsedeln antecknas i 9 § 1 mom. 1, 6, 9 och 10 punkterna eller 2 mom. avsedd uppgift. Parterna kan i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter som de anser erforderliga.

9 §.

Fraktsedelns innehåll vid internationell befordran.

Vid internationell befordran skall av fraktsedeln framgå:

- 1) ort och dag för dess upprättande;
- 2) avsändarens namn och adress;
- 3) fraktförarens namn och adress;
- 4) ort och dag för godsets mottagande till befordran samt bestämmelseorten;
- 5) mottagarens namn och adress;
- 6) gängse benämning på godsets art och förpackningssättet samt, i fråga om gods av farlig beskaffenhet, dess allmänt vedertagna benämning;
- 7) antalet kollin samt deras särskilda märken och nummer;

8) godsets bruttovikt eller godsets mängd angiven på annat sätt;

9) kostnaderna i anslutning till befordran såsom frakt, tilläggsavgifter och tullavgifter samt andra kostnader som uppkommer under tiden från avtalets ingående till godsets utlämnande;

10) erforderliga anvisningar för tull- och andra formaliteter; samt

11) omnämmande, att på befordran tillämpas i 1 § 1 mom. nämnda konvention eller därmed överensstämmande lag även om annat skulle ha avtalats.

Vid behov skall i fraktsedeln ytterligare antecknas:

1) förbud mot omlastning;

2) kostnader, som avsändaren åtager sig att betala;

3) beloppet av efterkrav som skall upp bäras när godset utlämnas;

4) i enlighet med 33 § uppgivet värde av godset samt i enlighet med 35 § 2 mom. uppgivet värde av särskilt intresse i anslutning till godsets frambefordran;

5) avsändarens anvisningar till fraktföraren om försäkring av godset;

6) avtalad tid inom vilken befordran skall vara slutförd; samt

7) förteckning över handlingar som överlämnats till fraktföraren.

Parterna får i fraktsedeln anteckna även andra uppgifter som de anser erforderliga.

3 kap.

Avtalsparternas rättigheter och skyldigheter.

10 §.

Fraktförarens ansvar för medhjälpare.

Fraktföraren svarar för sina anställdas eller för hans räkning vid befordran biträdande personers förfarande vid uppdragets utförande såsom för egna handlingar och underlåtenheter.

11 §.

Ansvar för fraktsedelns innehåll.

Avsändaren svarar för kostnader och skada som förorsakas fraktföraren till följd av att uppgift eller anvisning, som avsändaren lämnar i fraktsedel eller för att antecknas i denna, är oriktig eller ofullständig.

Har fraktföraren på avsändarens begäran i fraktsedeln antecknat i 1 mom. avsedd uppgift eller anvisning, anses han ha handlat för avsändarens räkning, om ej annat visas.

Innehåller fraktsedeln icke i 9 § 1 mom. 11 punkten avsett omnämmande, svarar fraktföraren för kostnader och skada, som därigenom tillskyndas den som äger förfoga över godset.

12 §.

Fraktförarens undersökningsplikt.

Har fraktsedel upprättats, skall fraktföraren när han mottager godset till befordran undersöka om fraktsedelns uppgifter motsvarar antalet kollin, deras märken och nummer. Kan han icke skäligen undersöka dessa uppgifter eller misstänker han, att i fraktsedeln lämnad uppgift är oriktig, skall han göra förbehåll härom i fraktsedeln och samtidigt uppe grunden för förbehållet.

Fraktföraren skall även undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt anteckna erforderliga förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet. Användes vid inrikes befordran icke fraktsedel, skall fraktföraren, om icke annat föränledes av omständigheterna, undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd samt underrätta avsändaren om de förbehåll han finner erforderliga.

Avsändaren kan fordra, att fraktföraren undersöker godsets bruttovikt eller på annat sätt angivna mängd samt vad kollina innehåller. Fraktföraren äger rätt att kräva ersättning för kostnaderna för sådan undersökning. Upprättas fraktsedel, skall resultatet av undersökningen antecknas på denna.

13 §.

Fraktsedelns beviskraft.

Fraktsedeln utgör, om ej annat visas, bevis om beforderingsavtalets villkor samt därom, att fraktföraren mottagit godset.

Ovan i 12 § 1 eller 2 mom. avsett förbehåll är icke bindande för avsändaren, om han icke uttryckligen har godkänt förbehållet genom anteckning i fraktsedeln eller, om fraktsedel vid inrikes befordran icke har upprättats, genom annan uttrycklig förklaring.

Har fraktföraren icke antecknat förbehåll i fraktsedeln med angivande av grunden för förbehållet, antages, om ej annat visas, att godsets

och dess förpacknings yttre tillstånd varit gott när godset mottogs till befordran. Antalet kollin samt deras märken och nummer antagas ha överensstämt med uppgifterna i fraktsedeln. Är fraktföraren vid inrikes befordran, som äger rum utan fraktsedel, skyldig att undersöka godsets och förpackningens yttre tillstånd, och har han icke i stadgad ordning gjort föreskrivet förbehåll, skall godset och förpackningen antagas ha varit i gott yttre tillstånd, såvida ej annat visas.

14 §.

Bristfällig förpackning.

Avsändaren är skyldig att ersätta fraktföraren skada och kostnader, som av godsets bristfälliga förpackning åsamkats person, motorfordon, utrustning eller annat gods. Ersättningskyldighet föreligger dock icke om bristfälligheten var iakttagbar eller känd för fraktföraren när denne mottog godset till befordran och fraktföraren icke gjort förbehåll om bristfälligheten. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

15 §.

Farligt gods.

Överlämnar fraktföraren gods av farlig beskaffenhet till befordran, skall han noga underrätta fraktföraren om farans art och, när det är erforderligt, om de försiktighetsåtgärder som skall vidtagas. Har sådan underrättelse icke antecknats i fraktsedeln, skall avsändaren eller mottagaren på annat sätt försäkra sig om att fraktföraren känner till den särskilda arten av den fara, som är förbunden med befordran av godset.

Ägde fraktföraren icke kännedom om godsets farliga beskaffenhet, får han, utan att bli ersättningsskyldig, när och var som helst lossa godset, eller, om det icke skäligen kan antagas att faran kan avvärijas genom lindrigare åtgärd, förstöra eller oskadliggöra det.

Avsändaren skall ersätta fraktföraren kostnader och skada som uppkommer till följd av att farligt gods överlämnas till befordran och befordras. Vid inrikes befordran är enskild person såsom avsändare dock skyldig att ersätta skada endast till den del skadan förorsakats av fel eller försummelse av honom.

16 §.

Handlingar som skall ställas till fraktförarens förfogande och ansvaret för dem.

Avsändaren skall till fraktförarens förfogande ställa de handlingar och lämna honom de upplysningar som är erforderliga till uppfyllande av sådana 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 handling eller upplysning som avses i 1 mom. saknas, är bristfällig eller oriktig, dock icke om skadan orsakats av fel eller försummelse av fraktföraren. Fraktföraren är icke skyldig att undersöka huruvida handlingarna och upplysningarna är riktiga och fullständiga.

Fraktföraren är ansvarig för skada till följd av att handlingar, som ställts till hans förfogande, går förlorade eller användes oriktigt, såframt han icke visar, att skadan icke beror på fel eller försummelse av honom. Fraktföraren är dock icke skyldig att erlagga större ersättning än om godset gått förlorat.

17 §.

Rätt att förfoga över godset under befordran.

Avsändaren äger rätt att förfoga över godset under befordran genom att ge fraktföraren anvisningar att avbryta befordran, ändra bestämmelseorten eller utlämna godset till annan mottagare än den som tidigare angivits, eller andra liknade anvisningar.

Avsändarens rätt att förfoga över godset upphör när mottagaren i enlighet med 20 § krävt, att godset utlämnas eller, vid internationell befordran, när mottagarexemplaret av fraktsedeln överlämnas till mottagaren. Här efter skall fraktföraren efterkomma mottagarens anvisningar.

Rätten att förfoga över godset tillkommer dock mottagaren från det att fraktsedel upprättats, om anteckning härom gjorts i fraktsedeln.

Har mottagaren med utövande av sin förfoganderätt förordnat, att godset skall utlämnas till annan, äger denne icke rätt att anvisa annan mottagare.

18 §.

Utövande av förfoganderätten.

Den som har rätt att förfoga över godset är skyldig att ersätta fraktföraren kostnad och skada som uppkommer till följd av att anvisningen efterkommes.

Fraktföraren är icke skyldig att efterkomma anvisning, vilken givits med stöd av rätten att förfoga över godset, ifall det icke är möjligt att efterkomma anvisningen när denna når den som skulle ha verkställt anvisningen, eller om dess efterkommande medför hinder för den normala utövningen av fraktförarens verksamhet, eller skada för avsändare eller mottagare av annan sändning. Fraktföraren skall omedelbart underrätta den som lämnat anvisningen, att han icke kan efterkomma denna. Fraktföraren är icke heller skyldig att efterkomma anvisning, som skulle leda till att sändning delas.

Vid internationell befordran skall avsändare eller, i fall som avses i 17 § 3 mom. mottagare, som vill utöva sin rätt att förfoga över godset, anteckna anvisningen på avsändarexemplaret av fraktsedeln och förete detta för fraktföraren.

19 §.

Ansvar för att anvisning icke efterkommes.

Efterkommer fraktföraren icke anvisning, som han enligt 17 och 18 §§ skall följa, eller efterkommer han vid internationell befordran anvisning utan att kräva, att avsändarexemplaret av fraktsedeln företes, ansvarar han för skada som därav uppkommer.

20 §.

Godsets utlämnande.

Sedan godset ankommit till bestämmelseorten äger mottagaren rätt att kräva, att fraktföraren mot kvitto utlämnar godset samt, vid internationell befordran, mottagarexemplaret av fraktsedeln. Vid inrikes befordran skall till mottagaren utlämnas för honom avsett fraktsedelexemplar. Finnes det, att godset gått förlorat eller att det icke har kommit fram inom den i 27 § 2 mom. avsedda tiden, kan mottagaren mot fraktföraren framställa krav som grundas på befodringsavtalet.

Mottagare, som utövar sin rätt enligt 1 mom., skall erlægga belopp som skall betalas enligt befodringsavtalet. Vid internationell befordran omfattar betalningsskyldigheten det belopp som framgår av fraktsedeln. Uppstår tvist om vad mottagaren skall betala, är fraktföraren icke skyldig att lämna ut godset, om icke mottagaren ställer säkerhet.

21 §.

Fraktförarens ansvar för uttagande av efterkrav.

Utlämnas gods till mottagaren utan att efterkrav uttages, som fraktföraren skulle ha uppburit enligt befodringsavtalet, är fraktföraren skyldig att ersätta avsändarens skada intill efterkravets belopp, men vad han sålunda erlagt kan han kräva av mottagaren.

22 §.

Hinder för befodrings utförande.

Visar det sig före godsets ankomst till bestämmelseorten, att fraktföraren icke kan fullgöra avtalet i enlighet med fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, på överenskommet sätt, skall fraktföraren begära anvisning av den som enligt 17 och 18 §§ äger rätt att förfoga över godset.

Medger omständigheterna, att befodrings utfores på annat sätt än som ursprungligen överenskommits, och har fraktföraren icke inom skäligen tid kunnat erhålla i 1 mom. avsedd anvisning, skall han vidtaga de åtgärder, som enligt hans uppfattning bäst tillgodoser den förfogandeberättigades intresse.

23 §.

Hinder för godsets utlämnande.

Föreligger efter godsets ankomst till bestämmelseorten hinder för dess utlämnande, skall fraktföraren inhämta anvisning av avsändaren. Vägrar mottagaren vid internationell befodrings mottaga godset, är avsändaren berättigad att förfoga över det utan att förete avsändarexemplaret av fraktsedeln.

Mottagaren kan, även om han vägrat mottaga godset, kräva dess utlämnande så länge fraktföraren icke erhållit annan anvisning av avsändaren.

Föreligger hinder för godsets utlämnande efter det att mottagaren med stöd av 17 § 3 mom. förordnat, att godset skall utlämnas till annan, skall vid tillämpning av 1 och 2 mom. mottagaren anses såsom avsändare och den anvisade mottagaren såsom mottagare.

24 §.

Av anvisning föranledda kostnader.

Fraktföraren äger rätt till ersättning för kostnad, som han har haft för att inhämta eller efterkomma anvisning som avses i 22 eller 23 §, om icke kostnaden beror av fel eller försummelse av honom.

25 §.

Fraktförarens skyldighet att taga vård om godset.

I fall som avses i 22 § 1 mom. eller 23 § får fraktföraren genast lossa godset för den därtill berättigades räkning. Befordran skall anses avslutad efter lossningen, men fraktföraren skall förvara godset för den därtill berättigades räkning. Han kan 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 skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befodringsavtalet, samt för övriga fordringar som uppkommer på grund av ifrågavarande befodringsuppdrag.

26 §.

Fraktförarens rätt att sälja godset.

Fraktföraren kan i fall som avses i 22 och 23 §§ sälja godset utan att invänta anvisning som avses i sagda lagrum, om det är utsatt för snar förstörelse eller dess tillstånd eljest ger anledning därtill eller kostnaderna för dess förvaring icke står i rimligt förhållande till godsets värde. Fraktföraren kan även eljest sälja godset, om icke anvisning han erhållit är sådan, att han rimligen kan anses skyldig att efterkomma den och han icke inom skälig tid erhållit annan anvisning.

Försäljning av gods, som finns i Finland, skall ske på offentlig auktion eller på annat för den till godset berättigade betryggande sätt. Fraktföraren skall såvitt möjligt i god tid underrätta den till godset berättigade om

tid och plats för försäljningen. Försäljning av gods som befinner sig utom Finland skall ske med iakttagande av de stadganden som gäller i det land, där godset finns.

När godsets sålts skall köpeskillningen tillställas den till godset berättigade, efter avdrag för de kostnader som belastar godset samt som föranletts av försäljningen. Överstiger dessa kostnader köpeskillningen, har fraktföraren rätt till ersättning för det belopp som brister.

4 kap.

Fraktförarens ansvarighet.

27 §.

Förutsättningarna för ansvarighet.

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

Dröjsmål med godsets utlämnande föreligger om godset icke utlämnats inom avtalad tid. Har särskild tid för godsets utlämnande icke avtalats, föreligger dröjsmål med utlämnandet när den verkliga befodringstiden överskrider den tid som en omsorgsfull fraktförare med hänsyn till omständigheterna skäligen behöver för befodran. I fråga om dellast skall särskilt beaktas den tid som vanligtvis kräves för att samla full last.

28 §.

Ansvarsbefrielsegrunder.

Fraktföraren är icke ansvarig enligt 27 § om han visar, att förlust, minskning, skada eller dröjsmål med godsets utlämnande förorsakats av fel eller försummelse av avsändaren eller mottagaren, av sådan anvisning av denne, som icke föranletts av fel eller försummelse av fraktföraren, av godsets bristfälliga beskaffenhet eller av förhållande, som fraktföraren ej kunnat undvika och vars följder han ej kunnat förebygga.

Fraktföraren kan ej till befrielse från ansvarighet åberopa bristfällighet hos det för befodran använda fordonet eller fel eller försummelse av den, av vilken han hyrt fordonet, eller av person i dennes tjänst.

Ansvar för särskild risk i anslutning till befordran.

Fraktföraren är icke heller ansvarig enligt 27 §, om förlust, minskning eller skada beror på den särskilda risk som härrör av ett eller flera av följande förhållanden:

1) användning av öppet fordon utan presenning när användning av sådant fordon uttryckligen avtalats och antecknats i fraktsedeln eller, vid inrikes befordran, avsändaren godkänt användningen;

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

3) hantering, lasning, stuvning eller lossning av gods som ombesörjts av avsändaren eller mottagaren eller av annan som handlar för deras räkning;

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

5) ofullständig eller felaktig märkning eller numrering av godset; eller

6) befordran av levande djur.

Visar fraktföraren, att förlusten, minskningen eller skadan med hänsyn till föreliggande omständigheter kan härröra av risk som avses i 1 mom., skall den antagas härröra därav, om icke annat visas. Detta gäller dock icke i fall som avses i 1 mom. 1 punkten, när fråga är om onormalt stor minskning eller förlust av helt kolli.

Sker befordran med motorfordon, som är utrustat med särskild anordning för att skydda godset mot värme, kyla, temperaturväxlingar eller luftens fuktighet, kan fraktföraren till befrielse från ansvarighet åberopa bestämmelsen i 1 mom. 4 punkten endast om han visar, att han vidtagit alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna åvilat honom i fråga om val, underhåll och användning av anordningen, samt att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

Fraktföraren kan till befrielse från ansvarighet åberopa vad som stadgas i 1 mom. 6 punkten endast om han visar, att han vidtagit

alla åtgärder, som med hänsyn till omständigheterna normalt åvilat honom, och att han följt de särskilda anvisningar han erhållit.

Skada som härrör av flera orsaker.

Är fraktföraren enligt 28 eller 29 § icke ansvarig för någon av de omständigheter som förorsakat förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet med godsets utlämnande, svarar han dock i den utsträckning som omständighet, för vilken han är ansvarig, har medverkat till förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet.

Förlorat gods.

Har gods icke utlämnats vid internationell befordran inom trettio dagar och vid inrikes befordran inom fjorton dagar efter utgången av avtalad tid för godsets utlämnande eller, om särskild tid ej avtalats, vid internationell befordran inom sextio dagar och vid inrikes befordran inom tjuugoåttio dagar från det fraktföraren mottog godset till befordran, kan den som har rätt att kräva godsets utlämnande kräva ersättning som om godset gått förlorat.

Den som är berättigad till ersättning för förlorat gods kan, när han mottager sådan gottgörelse, skriftligen kräva att omedelbart bli underrättad ifall godset kommer till rätta. Fraktföraren skall skriftligen bekräfta att sådant krav framställts.

Den som krävt underrättelse enligt 2 mom. kan inom trettio dagar från det han mottagit sådan underrättelse kräva, att godset utlämnas till honom mot att han erlägger de belopp som skall erläggas, vid internationell befordran enligt fraktsedeln och vid inrikes befordran enligt befordringsavtalet, samt dessutom återbetalar den ersättning han uppburit med avdrag för de kostnader som inräknats däri. Han behåller dock sin rätt till ersättning för dröjsmål med utlämnandet.

Har i 2 mom. avsedd begäran icke framställts eller kräves icke, såsom i 3 mom. stadgas inom där angiven tid godsets utlämnande, har fraktföraren rätt att förfoga över gods som finns i Finland med de inskränkningar som kan följa av tredje mans rätt. För gods som finns utanför Finland gäller lagen i det land, där godset finns.

32 §.

Ersättningen för förlust eller minskning av gods.

Ersättning för förlust eller minskning av gods beräknas efter det värde godset hade då det mottogs till befordran på den ort, där så skedde. Värdet bestämmes efter gängse värde. Har godset börspris eller marknadspris, bestämmes värdet dock efter detta.

Vid inrikes befordran är fraktförarens ansvarighet begränsad till femtio mark för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Det högsta beloppet för ansvarigheten kan dock genom förordning höjas till högst det dubbla beloppet, ifall nedgång i penningvärdet så förutsätter.

Vid internationell befordran får ersättningen icke överstiga 25 francs för kilogram av det förlorade godsets bruttovikt. Med francs förstås guldfrancs med en vikt av 10/31 gram och 0,900 finhet. Tre francs motsvarar i denna lag en speciell dragningsrätt sådan denna definierats av Internationella valutafonden. Fastställes ersättningen att utgå i finska mark, skall omräkningen av francs till finska mark ske enligt den officiella kursen den dag, då ersättningens belopp fastställes.

Härutöver skall frakt, tullavgifter och andra utgifter i samband med befordringen ersättas. Utgifterna skall ersättas till fullo om godset gått förlorat, och i övrigt till en mot minskningen svarande del.

Vid internationell befordran kan större ersättning krävas endast om godsets värde eller särskilt intresse av riktigt utlämnande angivits enligt 33 § eller 35 § 2 mom.

33 §.

Uppgivet värde av godset.

Har avsändaren i fraktsedel uppgivit högre värde av godset än det som angivits i 32 § 2 eller 3 mom. och erlagt avtalad tilläggsavgift, träder det i fraktsedeln uppgivna värdet i stället för det värde som beräknas enligt sagda stadganden.

34 §.

Ersättningen vid skada på gods.

Har godset skadats, skall fraktföraren ersätta värdeminskningen, beräknad efter värdet på godset enligt 32 § 1 och 4 mom.

Ersättningen får dock icke överstiga det belopp som skulle ha utgått om hela sändningen gått förlorad eller, när endast en del av sändningen minskat i värde till följd av skadan, denna del gått förlorad.

35 §.

Ersättningen vid dröjsmål med utlämnandet.

Fraktföraren skall ersätta skada som visas härröra av dröjsmål med utlämnandet, dock högst med ett belopp motsvarande frakten.

Avsändaren kan mot erläggande av avtalad tilläggsavgift i fraktsedeln uppgiva det belopp, som motsvarar ett med riktigt utlämnande förbundet intresse i händelse att godset går förlorat, minskas eller skadas eller avtalad tid för utlämnandet överskrides. Har särskilt intresse av utlämnande sålunda uppgivits, kan utöver vad som följer av 32—34 §§ samt 35 § 1 mom. ersättning krävas intill det uppgivna beloppet för den ytterligare skada som visas ha uppkommit.

36 §.

Ränta och omräkning av främmande mynt.

Den ersättningsberättigade kan vid inrikes befordran kräva laga ränta och vid internationell befordran fem procents årlig ränta på ersättningsbeloppet, räknat från den dag skriftligt krav sändes till fraktföraren eller, om så icke skett, från den dag då talan väcktes.

Kräves betalning i mynt som icke är gångbart i det land där betalning sker, omräknas beloppet till myntet i detta land enligt kursen på betalningsdagen.

37 §.

Ersättningsanspråk på annan grund än avtal.

Stadgandena i denna lag, som utesluter eller begränsar fraktförarens ansvarighet eller som anger ersättnings storlek, äger alltid tillämpning då av fraktföraren eller av någon, för vars förfarande han svarar enligt 10 §, kräves ersättning för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet, även om talan icke grundas på befodringsavtalet.

Vid fastställande av skadeståndsskyldighet för fraktförarens anställda och medhjälpare skall dessutom tillämpas vad i skadeståndslagen (412/74) är stadgat.

38 §.

Uppsåt och grov vårdslöshet.

Har fraktföraren försakat skada uppsåtliga eller av grov vårdslöshet, kan han icke åberopa de stadganden i detta kapitel som utesluter eller begränsar hans ansvarighet eller som innebär överflyttning av bevisskyldigheten till annan.

Vad i 1 mom. är stadgat äger även tillämpning då uppsåt eller grov vårdslöshet ligger någon till last, för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §. Den, för vilken fraktföraren svarar, kan härvid ej till begränsning av sin personliga ansvarighet åberopa i 1 mom. avsedda stadgandena.

5 kap.

Jämkning av skadestånd.

39 §.

Jämkning vid inrikes befordran.

Har vid inrikes befordran avsändaren eller, då fråga icke är om yrkesmässig godsbefordran, fraktföraren, ådragit sig skadeståndsskyldighet enligt denna lag, kan skadeståndet jämkas, om skadeståndsskyldigheten prövas vara oskäligt betungande, eller om det med hänsyn till skadans storlek, tecknade försäkringar, möjligheten att teckna försäkring samt andra omständigheter eller på särskilda skäl prövas skäligt, att den skadelidande helt eller delvis skall bära skadan. För skada som orsakats uppsåtliga, skall likväl full ersättning utgå, om det ej på särskilda skäl prövas skäligt att nedsätta ersättningen.

Vad i 1 mom. är stadgat om jämkning av avsändarens skadeståndsskyldighet äger motsvarande tillämpning om ersättning kräves av någon, för vars förfarande avsändaren eller fraktföraren svarar.

6 kap.

Anmärkning, preskription och väckande av talan.

40 §.

Anmärkning.

Vid inrikes befordran skall den som vill kräva ersättning för att gods minskats eller

skadats eller för dröjsmål med dess utlämnande inom skälig tid lämna fraktföraren meddelanden därom. Försummas meddelande är talerätten förlorad, om ej uppsåt eller grov vårdslöshet ligger fraktföraren eller någon till last, för vars förfarande fraktföraren svarar enligt 10 §.

Tar mottagaren vid internationell befordran emot godset utan att tillsammans med fraktföraren undersöka dess tillstånd och utan att tillställa denne anmärkning med angivande av minskningens eller skadans art, antages, om icke annat visas, att godset var i det tillstånd fraktsedeln anger då mottagaren tog emot det. Är minskningen eller skadan synlig, skall mottagaren göra här avsedd anmärkning senast när godset utlämnas. I andra fall skall anmärkning göras inom sju dagar, söndagar och helgdagar icke medräknade. Är minskningen eller skadan icke synlig, skall anmärkningen vara skriftlig.

Har vid internationell befordran mottagaren och fraktföraren gemensamt undersökt godsets tillstånd, får bevisning föras mot vad därvid fastställts endast när minskningen eller skadan icke var synlig och mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom sju dagar från undersökningen, söndagar och helgdagar icke medräknade.

Ersättning för dröjsmål med utlämnandet erlägges vid internationell befordran endast om mottagaren framställt skriftlig anmärkning till fraktföraren inom tjugo dagar från den dag, då godset ställdes till mottagarens förfogande.

Vid beräkning av tidsfrister som avses i denna paragraf medräknas i fristen icke den dag då godset utlämnades eller den dag undersökning förrättades eller godset ställdes till mottagarens förfogande.

Fraktföraren och mottagaren skall i rimlig omfattning hjälpa varandra att utföra nödvändiga undersökningar.

41 §.

Preskription.

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 begynner:

1) då godset minskats eller skadats eller vid dröjsmål med dess utlämnande den dag då godset utlämnades;

2) vid förlust av godset den trettonde dagen efter utgången av avtalad tid för utlämnandet eller, när särskild tid härför icke avtalats, den sextionde dagen efter det fraktföraren mottog godset till befordran; samt

3) i annat fall vid utgången av en tid om tre månader från det befodringsavtalet slöts.

Vid internationell befordran medför skriftligt krav uppehåll i preskriptionen intill den dag, då fraktföraren skriftligen avvisar kravet och återsänder de handlingar som åtföljt kravet. Medges kravet delvis, fortsätter preskriptionstiden att löpa för den del av kravet som förblir tvistigt. Bevisskyldigheten för att krav eller svar därpå mottagits eller att handlingar återsänts åvilar den som åberopar sådant förhållande. Förnyat krav rörande samma sak medför icke uppehåll i preskriptionstiden.

Väckes talan vid domstol i Finland, skall i övrigt tillämpas stadgandena i finsk lag om avbrott i och förlängning av preskriptionstiden. I övriga fall tillämpas lagen i det land, i vilket talan väckts.

Preskriberad fordran kan icke göras gällande genom genkäromål eller yrkande om kvittning.

42 §.

Laga domstol.

Talan rörande internationell befordran kan väckas endast i den stat, i vilken svaranden har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller företrädare, genom vars förmedling befodringsavtalet slutits, eller där godset mottogs till befordran eller bestämmelseorten är belägen. Parterna kan dock avtala, att talan kan väckas även i annan stat, som biträtt den i 1 § 1 mom. nämnda konventionen.

Talan rörande befordran som avses i denna lag kan i Finland väckas vid domstol, som enligt rättegångsbalken är behörig att handlägga tvisten, samt vid underrätt på den ort, där godset mottogs till befordran eller vid underrätt på bestämmelseorten. Finns icke behörig domstol enligt vad som här stadgas, väckes talan vid rådstuvurätten i Helsingfors.

43 §.

Verkställighet av utomlands given dom.

Är i 42 § 1 mom. avsedd talan anhängig vid behörig domstol eller har talan avgjorts av sådan domstol, kan ny talan mellan samma parter i

samma sak icke anhängiggöras, om avgörandet av den domstol, där talan först väcktes, kan verkställas i Finland.

Sedan i 1 mom. avsedd dom, som givits av domstol i främmande stat som biträtt den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, blivit verkställbar i ifrågavarande stat, kan domen, även om den givits sedan part uteblivit från rättegången, verkställas i Finland på ansökan som gjorts i nedan stadgad ordning. Vad här stadgas gäller även av domstol fastställd förlikning, men tillämpas icke på dom, som endast tillfälligt är verkställbar, ej heller på avgörande, varigenom kärke, som helt eller delvis förlorat målet, ålagts att på grund härav utge skadestånd utöver rättegångskostnaden.

Verkställighet sökes hos Helsingfors hovrätt. Till ansökan skall fogas:

1) domen i original eller avskrift, som be styrkts av myndighet;

2) intyg av vederbörande myndighet i den stat, i vilken domen givits, att domen gäller tvist om befordran, som är underkastad den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen, samt att domen vunnit laga kraft och kan verkställas i denna stat.

Nämnda handlingar skall vara försedda med eller åtföljas av intyg över att de utfärdats av behörig myndighet. Intyget skall vara utfärdat av finsk beskickning eller konsulär myndighet eller av chefen för justitieförvaltningen i den stat, i vilken domen givits. Är någon av handlingarna avfattad på annat språk än finska, svenska, danska eller norska, skall till handlingen fogas en översättning till finska eller svenska. Översättningen skall vara bestyrkt av finsk beskickning eller konsul eller av finsk edsvuren translator.

Ansökan om verkställighet kan icke bifallas förrän motparten beretts tillfälle att avgiva förklaring över ansökan.

Bifalles ansökan, verkställes domen såsom en av domstol i Finland given, laga kraft vunnit dom, såframt icke högsta domstolen på besvär över hovrättens avgörande förordnar annorlunda.

44 §.

Skiljemannaförfarande.

Villkor, att tvister skall avgöras av skiljemän, kan fogas till avtal om internationell befordran.

endast om samtidigt bestämmes, att skiljemännen skall tillämpa den i 1 § 1 mom. avsedda konventionen eller med denna överensstämmande lag.

7 kap.

Befordran som utföres av flera fraktförare efter varandra.

45 §.

Genomgångsbefordran.

Utföres befordran av flera fraktförare efter varandra på grund av sådant befordringsavtal, vilket bekräftats med i flera exemplar uppgjord fraktsedel, av vilka mottagarexemplaret åtföljer godset, är envar av dem ansvarig för befordran i dess helhet. Varje följande fraktförare inträder som part i befordringsavtalet på de villkor som anges i fraktsedeln genom att taga emot godset och fraktsedeln.

46 §.

Mottagande av gods av annan fraktförare.

Fraktförare, som mottager godset från föregående fraktförare, skall lärnna denne ett daterat och underskrivet kvitto samt anteckna sitt namn och sin adress på mottagarexemplaret av fraktsedeln. Föreligger anledning att göra förbehåll som avses i 12 § 1 och 2 mom., skall han anteckna förbehållet på såväl sagda fraktsedlexemplar som på kvittot. Vad är stadgat i 13 § tillämpas på ansvarsförhållandena mellan fraktförarna.

Vid inrikes befordran tillämpas stadgandet i 1 mom. endast om någon av fraktförarna det kräver.

47 §.

Väckande av talan på grund av genomgångsbefordran.

Talan om ansvarighet för förlust, minskning, skada eller dröjsmål med utlämnandet kan väckas endast mot den första eller den sista fraktföraren eller mot den fraktförare, som utförde den del av befordringen, under vilken den händelse inträffande som orsakade förlusten, minskningen, skadan eller dröjsmålet med utlämnandet. Talan kan föras samtidigt mot flera av dessa fraktförare.

Vad i 1 mom. är stadgat gäller dock icke genkärsmål eller kvittningsyrkande som grundar sig på samma befordringsavtal.

48 §.

Fördelning av ersättningsansvaret mellan fraktförarna.

Fraktförare som betalat ersättning enligt denna lag kan av övriga fraktförare som deltagit i befordran återkräva ersättningen jämte ränta och kostnader i enlighet med följande:

1) har fraktförare ensam orsakat skadan, skall han svara för ersättningen;

2) har flera fraktförare orsakat skadan, skall envar av dem erlagga ersättning i förhållande till sin del av ansvaret eller, om det inbördes ansvaret ej kan utredas, i förhållande till sin andel av frakten; samt

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

Är någon av fraktförarna oförmögen att betala, skall det icke erlagda beloppet av hans andel delas mellan de övriga i förhållande till deras andelar av frakten.

Fraktförarna kan genom avtal avvika från vad som stadgas i 1 och 2 mom.

49 §.

Genomförande av regresskrav.

Fraktförare, mot vilken krav framställs med stöd av 48 §, kan icke åberopa, att den fraktförare som framställer kravet ej varit skyldig att betala ersättning, om ersättningens belopp fastställts av domstol och förstnämnda fraktförare blivit behörigen underrättad om rättegången och beretts tillfälle att inträda i denna.

Vid internationell befordran kan talan rörande krav enligt 48 § väckas vid behörig domstol i stat, där någon av de fraktförare, mot vilka talan väckes, har sitt hemvist, sitt huvudkontor eller den filial eller företrädare, genom vars förmedling befordringsavtalet slutits. Talan mot alla dessa fraktförare kan väckas i samma rättegång. Härvid skall vad i 42 § stadgas äga motsvarande tillämpning.

På anspråk mellan fraktförarna skall vad i 41 § samt 43 § 2—6 mom. stadgats äga motsvarande tillämpning. Preskriptionstiden räknas från den dag då avgörande, varigenom ersättningen bestämdes, vann laga kraft eller, om an-

språket icke fastställt genom dom, från den dag då betalning ägde rum.

8 kap.

Särskilda stadganden.

50 §.

Atomskada.

Om atomskada gäller vad därom är stadgat i atomansvarighetslagen (484/72).

51 §.

Ikraftträdande.

Denna lag träder i kraft den 19 och tillämpas på befodringsavtal som ingås därefter.

Genom denna lag upphäves lagen om godkännande av vissa bestämmelser i den i Genève den 19 maj 1956 undertecknade konventionen om fraktavtal vid internationell godsbefordran på väg och om tillämpning av sagda konvention (667/73) 2—9 §§.

Forsikringsbetingelser for fragtføreransvarsforsikring i tilslutning til lov nr. 129 af 15. april 1930 om forsikringsaftaler, udarbejdet af Katastrofeforbundet for Fragtføreransvarsforsikring (uddrag)

§ 1. Hvem dækkes.

Forsikringen dækker forsikringstageren i dennes egenskab af fragtfører for gods, der befordres med det i policen nævnte køretøj.

I forbindelse med udførelse af befordringen dækker forsikringen endvidere personer i forsikringstagerens tjeneste.

Andre er kun sikret, såfremt der er truffet særlig aftale herom med selskabet.

§ 2. Hvad dækkes.

For internationale vejtransporter dækkes sikredes ansvar i overensstemmelse med reglerne i lov nr. 47 af 10. marts 1965 om fragtaftaler ved international vejtransport.

For nationale vejtransporter er selskabet ligeledes forpligtet til at dække sikredes ansvar efter reglerne i loven af 1965, også hvor disse regler pålægger sikrede et videregående ansvar end dansk rets almindelige regler om fragtføreres ansvar.

Medmindre særlig aftale er truffet med selskabet, dækker forsikringen ikke sikredes ansvar for befordring af:

1. Levende dyr.
2. Tobak, spiritus og vin.
3. Flyttegods i større omfang end nogle få kolli.

Forsikringen dækker kun ansvar for tyveri, såfremt tyveriet sker fra lukket og aflåst køretøj, eller fra køretøj forsynet med presenning, der er forsvarligt fastgjort til ladet.

Såfremt forsikringen er udvidet til at omfatte ansvar for befordring af tobak, spiritus og vin, er det tillige en betingelse, at køretøjet ikke henstår på offentlig gade eller vej, åben plads, port eller gård på hverdage i ti-

den fra kl. 20 til kl. 8 og på søn- og helligdage hele døgnet.

§ 3. Hvor dækkes.

Medmindre andet er aftalt med selskabet, dækker forsikringen sikredes ansvar for skader indtruffet i Danmark excl. Færøerne og Grønland.

§ 4. Selvrisiko.

1. Dækker forsikringen alene i Danmark, gælder en selvrisiko på kr. 500 af det samlede erstatningsbeløb, der vedrører de ved samme forsikringsbegivenhed indtrådte skader, jfr. dog nedenstående pkt. a og b.
 - a. Såfremt levende dyr er medforsikret, gælder for disse en selvrisiko på 25 pct. af erstatningsbeløbet, dog mindst 150 kr. og højst 1.000 kr. for de ved samme forsikringsbegivenhed indtrådte skader.
 - b. Såfremt vin, spiritus og tobak er medforsikret, gælder for disse varer ved tyveri eller bortkomst en selvrisiko på 10 pct. af erstatningsbeløbet, dog mindst 1.000 kr. og højst 5.000 kr. for de ved samme forsikringsbegivenhed indtrådte skader.
2. Dækker forsikringen også uden for Danmark, gælder en selvrisiko på 10 pct. af det samlede erstatningsbeløb, der vedrører de ved samme forsikringsbegivenhed indtrådte skader, dog mindst 1.000 kr. og højst 5.000 kr.
Hvis en transport alene foregår i Danmark, gælder dog kun de i ovenstående pkt. 1 nævnte selvrisikobeløb.

§ 5. Hvornår dækker forsikringen.

Forsikringen dækker fra det øjeblik, godset overgives fragtføreren til transport, og ophører i det øjeblik, godset stilles til modtagerens disposition på bestemmelsesstedet.

For gods, der som led i en national transport er aflæsset, dækkes sikredes ansvar i det omfang, skaden ikke er eller kunne være endelig dækket af en på opbevaringsstedet tegnet forsikring, der ville omfatte skade på godset.

§ 6. Med hvilken forsikringssum dækkes.

Forsikringen dækker med et beløb af indtil 25 guldfrancs (pr. 1. januar 1974 svarende til kr. 61,89) pr. kg beskadiget eller bortkommet gods (bruttovægt).

For nationale transporter dækker forsikringen dog med 25 guldfrancs pr. kg befordret gods.

Dækningssummen udgør i alt højst et beløb svarende til den største last, som myndighederne har godkendt det forsikrede køretøj til at befordre. Herudover erstattes kun fragt, told, afgifter og andre omkostninger ved befordringen med hele beløbet ved fuldstændig bortkomst og med et forholdsmæssigt beløb ved delvis bortkomst. Erstatning for forsinkelse ydes maksimalt med et beløb svarende til fragtens størrelse. Det nævnte erstatningsbeløb reguleres i overensstemmelse med de erstatningsbeløb, der fremgår af lov nr. 47 af 10. marts 1965.

Ved medforsikring af levende dyr dækker forsikringen med højst 10.000 kr. pr. dyr.

Eventuelle i forbindelse med erstatningsspørgsmålets afgørelse med selskabets billige, forbundne omkostninger er dækket udover forsikringssummen.

§ 7. Undtagen risiko.

Forsikringen dækker ikke ansvar for:

1. Skade på eller tab af ædle metaller (platin, guld og sølv), penge, værdipapirer, dokumenter af enhver art, juveler, ædelstene og andre kostbarheder.
2. Skade på malerier, kunstgenstande og antikviteter, i det omfang skaden overstiger 10.000 kr. pr. genstand.
3. Skade, der er en følge af godsets utilstrækkelige eller mangelfulde emballering, skade ved indre fordærv, smeltning, var-

me, normalt svind, rust, mug, skimmel, luftens eller vejrligets påvirkning, temperaturforandring el. lign. skader, medmindre skaden skyldes sikredes tilsidesættelse af de forholdsregler, som det under disse omstændigheder påhvilede ham at træffe med hensyn til valg, vedligeholdelse og brug af særligt udstyr.

4. Tab af eller skade på dyr, som forud for transporten er syge, beskadigede eller svækkede på grund af alder, sygdom eller anden lidelse, eller på grise, søer og svin, som er fodret samme dag, transporten foregår, samt skade opstået ved, at opholdet på leveringsstedet er af unormal varighed.
5. Skade, hvis de til transporten nødvendige tilladelser ikke foreligger, eller hvis de fra myndighedernes side foreskrevne køreruter eller udstedte påbud ikke overholdes. Såfremt det godtgøres, at der ikke er årsagssammenhæng mellem disse bestemmelser tilsidesættelse og skaden, dækkes skaden dog alligevel.
6. Skade på materiel, der indgår som en bestanddel af køretøjet.
7. Opfyldelse af aftaler, hvorefter forsikringstageren har påtaget sig et videregående ansvar end det, der er omhandlet i § 2.
8. Skade, der er opstået ved udløsning af atomenergi, under jordskælv eller andre naturkatastrofer, krig, oprør og borgerlige uroligheder, medmindre det godtgøres, at skaden ikke skyldes anførte forhold som nærmere eller fjernere årsag.

§ 8. Forsæt, spiritus, førerbevis m. v.

Forsikringen dækker ikke ansvar for skade

1. forvoldt med forsæt, ved grov uagtsomhed eller under selvforskyldt beruselse,
2. der er indtrådt, medens køretøjet blev ført af en person, der ikke havde lovbefalet førerbevis,
3. der skyldes, at køretøjet var behæftet med sådanne mangler, at det var uforvarligt at benytte det.

Såfremt skaden ikke er forvoldt af forsikringstageren, er denne dækket af forsikringen, medmindre det godtgøres, at forsikringstageren var vidende om, at der forelå omstændigheder som foran beskrevet, eller hans ukendskab hertil skyldtes grov uagtsomhed.

§ 9. *Dobbeltforsikring.*

Forsikringen dækker ikke ansvar for skader, der er dækket under den for køretøjet tegnede lovpligtige ansvarsforsikring.

.....

§ 16. *Skadens regulering.*

Erstatning for hel eller delvis bortkomst af godset beregnes efter godsets værdi på stedet og tidspunktet for overtagelsen til befordring. Værdien bestemmes efter fakturaprisen for varerne, eller i mangel heraf efter genanskaf-

felsesværdien for gods af samme art og godhed.

Ved beskadigelse af varerne erstattes værdiforringelsen, beregnet på grundlag af den i stk. 1 fastsatte værdi af godset.

§ 17. *Værneting.*

Selskabets erstatningspligt efter denne police er betinget af, at forsikringstageren ikke uden selskabets tilladelse ved aftale eller samtykke har gjort det muligt, at ansvaret gøres gældende mod ham ved søgsmål uden for Danmarks grænser.

