



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 11 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genèvekonvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

Innhold

1	Proposisjonens hovedinnhold...	5	A Forslag til lov om endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev)	21
2	Bakgrunn	7		
3	Om fraktbrev	9	B Forslag til vedtak om samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdring på veg (CMR)	23
4	Ratifikasjon og gjennomføring av eCMR i norsk rett	10	Vedlegg	
4.1	Tilleggsprotokollen om elektroniske fraktbrev (eCMR)	10	1 Tilleggsprotokoll til Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdring på veg (CMR) om elektronisk fraktbrev	24
4.2	Gjeldende rett	11		
4.3	Forslaget i høringsnotatet	11		
4.4	Høringsinstansenes syn	13		
4.5	Departementets vurderinger	14		
5	Økonomiske og administrative konsekvenser	16		
6	Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget	18		
6.1	Endringene i vegfraktloven	18		
6.2	Endringen i sjøloven	20		



DET KONGELIGE
JUSTIS- OG BEREDSKAPSDEPARTEMENT

Prop. 11 LS

(2019–2020)

Proposisjon til Stortinget (forslag til lovvedtak og stortingsvedtak)

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

*Tilråding fra Justis- og beredskapsdepartementet 8. november 2019,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Proposisjonens hovedinnhold

I denne proposisjonen ber regjeringen om samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR). Det fremmes også forslag om endringer i vegfraktloven for å gjennomføre eCMR i norsk rett og for å gjøre loven mer teknologinøytral.

Ved grensekryssende frakt av gods bidrar like regler om fraktbrev mellom statene til å lette den internasjonale handelen, forbedre kontrollmulighetene med næringen og ivareta hensynet til rettferdig konkurranse. Bruk av papirbaserte fraktbrev er utbredt ved internasjonal godsbefordring på vei. Dette skyldes hovedsakelig at CMR-kon-

vensjonen krever at fraktbrev skal utstedes ved slik godsbefordring. Konvensjonsteksten fra 1956 tar naturlig nok ikke høyde for den eksplosive teknologiske samfunnsutviklingen de siste tiårene. Selv om digitaliseringen har muliggjort fraktbrev i elektronisk format, forutsetter CMR-konvensjonen at fraktbrevene skal utferdiges på papir og i flere eksemplarer. Vegfraktloven gjennomfører CMR-konvensjonen i norsk rett og forutsetter også at det benyttes papirbaserte fraktbrev ved internasjonal godsbefordring.

Ved innenriks godsbefordring er stillingen noe annerledes. Vegfraktlovens hovedregel er at det skal benyttes papirbaserte fraktbrev, men etter som CMR-konvensjonen ikke gjelder ved

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

innenriks godsbeholdning, har lovgiver åpnet for forholdsvis omfattende unntak. Blant annet kan bruk av fraktbrev unnlates dersom partene er enige om det. Etter det departementet erfarer, benytter flere næringsdrivende i dag elektroniske fraktbrev. Det antas at slike fraktbrev ikke kan anses som fraktbrev i vegfraktlovens forstand, og lovens regler om virkninger av fraktbrev får dermed ikke anvendelse i disse tilfellene.

Transportnæringsens ønske om at elektroniske fraktbrev skal bli likestilt med papirbaserte fraktbrev, er en vesentlig del av bakgrunnen for at CMR-konvensjonen 20. februar 2008 ble utvidet med en tilleggsprotokoll om elektroniske fraktbrev (eCMR). Tilleggsprotokollen åpner for at elektroniske fraktbrev og digital signatur kan tre i stedet for den tradisjonelle papirbaserte fremgangsmåten ved avvikling av transportavtaler. Norge undertegnet tilleggsprotokollen 27. mai 2008 med forbehold om ratifikasjon.

Fordelene ved like regler om bruk av fraktbrev mellom konvensjonsstatene gjør seg trolig i enda større grad gjeldende ved elektroniske fraktbrev. Elektroniske fraktbrev antas å kunne gi økt kontroll og overvåking av gods under transport, økt sporbarhet av senere endringer i fraktbrevet, mer nøyaktige opplysninger og et sikrere grunnlag for å identifisere partene gjennom regler om elektronisk signatur. Dette kan igjen gi et bedre kontrollgrunnlag med næringen og føre til en mer rettferdig konkurransesituasjon. Andre fordeler med elektroniske fraktbrev er hurtigere administrering av fraktbrev, bortfall av papirhåndtering, raskere fakturering, sammenkobling med annen elektronisk informasjon og mindre sannsynlighet for at fraktbrevet mistes. Ettersom bruk av elektroniske fraktbrev etter forslaget i proposi-

sjonen her skal være frivillig, er det vanskelig å se vesentlige ulemper med at partene får denne muligheten. Aktørene som ønsker å ta i bruk elektroniske fraktbrev, må riktignok, innenfor regelverkets rammer, etablere systemer og rutiner for dette. Dette skiller seg likevel ikke fra andre samsfunnsområder der det åpnes for digitalisering.

Siden vedtakelsen av tilleggsprotokollen har antallet stater som har tiltrådt eller ratifisert den, økt kontinuerlig. Videre har Europakommisjonen i 2015 oppfordret medlemsstatene til å ratifisere eCMR. At det stadig åpnes for bruk av elektroniske fraktbrev i andre stater som driver internasjonal handel, taler for å gjøre det samme i Norge for å unngå unødige ulemper for den norske næringen.

I denne proposisjonen foreslås eCMR ratifisert og gjennomført ved endringer i vegfraktloven. Forslaget vil innebære at elektroniske fraktbrev blir et frivillig og fullverdig alternativ til papirbaserte fraktbrev. Det foreslås at et elektronisk fraktbrev som er utferdiget i riket, anses undertegnet når det er signert med en pålitelig elektronisk signatur som sikrer at den er knyttet til det elektroniske fraktbrevet. Regler om hva som skal anses som en pålitelig elektronisk signatur, og om andre tillatte metoder for elektronisk autentisering, kan gis i forskrift. Lovteknisk foreslås eCMR gjennomført i en ny § 8 a i vegfraktloven, som regulerer enkelte sider ved elektroniske fraktbrev ved innenriks og internasjonal godsbeholdning på vei. Videre foreslås det visse tilpasninger for å gjøre lovens gjeldende bestemmelser teknologinøytrale.

I tillegg til de foreslåtte endringene i vegfraktloven foreslås det å rette en inkurie i sjøloven § 430.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

2 Bakgrunn

Den 1. juli 1969 tiltrådte Norge Genève-konvensjonen om veifraktavtaler (CMR). Et sentralt mål med konvensjonen var mellomstatlig harmonisering av regelverket om internasjonal godsbeholdning på vei. Det fremgår av konvensjonens fortale at det ble ansett som særlig ønskelig å oppnå harmonisering av regler om dokumenter som blir benyttet ved slik transport, som fraktbrev. Blant fordelene ved økt regelharmonisering på området er forenkling av internasjonal handel, bedre kontrollmuligheter og ivaretagelse av hensynet til rettfærdig konkurranse.

CMR-konvensjonen inneholder ikke noen særskilt regulering av bruk av elektroniske fraktbrev, noe som er naturlig i lys av tiden da den ble utformet. Store deler av transportnæringen har, i tillegg til andre private og offentlige aktører, gitt uttrykk for at digitalisering av fraktbrev er ønskelig, og at digitalisering vil gi positive effekter både i og utenfor næringen. Det er blant annet på denne bakgrunn at tilleggsprotokollen om elektroniske fraktbrev ble vedtatt 27. mai 2008. Protokollen ble signert av Norge samme dag, med forbehold om ratifikasjon.

Tilleggsprotokollen trådte i kraft 5. juni 2011. Siden vedtakelsen har antallet stater som har tiltrådt eller ratifisert protokollen, økt kontinuerlig, se for eksempel Danmark (2013), Frankrike (2016), Russland (2018), Finland (2019) og Sverige (2019). Det er nærliggende å anta at også flere stater etter hvert vil tiltre. Europakommisjonen har i 2015 oppfordret medlemsstatene til å ratifisere eCMR.

Den 24. april 2018 sendte Justis- og beredskapsdepartementet på høring et forslag om ratifikasjon og gjennomføring i norsk rett av tilleggsprotokollen. Høringsfristen var 30. august 2018. I høringsnotatet ble det foreslått å gjennomføre eCMR i en ny § 8 a i vegfraktloven. I tillegg ble det foreslått enkelte tilpasninger i vegfraktloven §§ 7, 8, 9 og 12 av hensyn til teknologinøytralitet.

Høringsnotatet ble sendt til følgende instanser:

Departementene

Bane NOR
Datatilsynet

Direktoratet for forvaltning og IKT
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Domstoladministrasjonen
Forbrukerombudet
Forbrukerrådet
Helsedirektoratet
Innovasjon Norge
Klagenemnda for offentlige anskaffelser
Konkurransetilsynet
Kystverket
Likestillings- og diskrimineringsombudet
Luftfartstilsynet
Miljødirektoratet
Nasjonal kommunikasjonsmyndighet
Nasjonalt folkehelseinstitutt
NSB
Politidirektoratet
Regelrådet
Regjeringsadvokaten
Riksadvokaten
Statens havarikommisjon for transport
Statens innkrevingssentral
Statens jernbanetilsyn
Statens råd for funksjonshemmede
Statens vegvesen, Region midt
Statens vegvesen, Region nord
Statens vegvesen, Region sør
Statens vegvesen, Region vest
Statens vegvesen, Region øst
Statens vegvesen, Vegdirektoratet
Transportøkonomisk institutt
Utrykningspolitiet

Akershus fylkeskommune
Aust-Agder fylkeskommune
Buskerud fylkeskommune
Finnmark fylkeskommune
Hedmark fylkeskommune
Hordaland fylkeskommune
Møre- og Romsdal fylkeskommune
Nordland fylkeskommune
Oppland fylkeskommune
Oslo kommune
Rogaland fylkeskommune
Sogn og Fjordane fylkeskommune
Telemark fylkeskommune

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

Troms fylkeskommune	Norges Taxiforbund
Trøndelag fylkeskommune	Norges Turbileierforbund
Vest-Agder fylkeskommune	Norsk elbilforening
Vestfold fylkeskommune	Norsk Jernbaneforbund
Østfold fylkeskommune	Norsk Kommuneforbund
Høgskolen i Molde	Norsk Lokomotivmannsforbund
Nord universitet (trafikkklærer)	Norsk Motorcykel Union
NTNU	Norsk ReiselivsForum
Sintef	Norsk trafikkmedisinsk forening
Acando	Norsk Transportarbeiderforbund
Akademikerne	Næringslivets Hovedorganisasjon
AKT (Agder Kollektivtrafikk AS)	Opplysningsrådet for vegtrafikken
AtB AS	Ruter AS
Arbeidsgiverforeningen Spekter	Trafikkforsikringsforeningen
Autobransjens Leverandørforening	Transportbrukernes fellesorganisasjon
Autoriserte Trafikkskolers Landsforbund	Trygg Trafikk
Avinor	Utdanningsforbundet
Bilimportørenes Landsforening	Vestfold Kollektivtrafikk AS
Brakar AS	Yrkesorganisasjonenes sentralforbund
Den Norske Advokatforening	Yrkestrafikkforbundet
Den norske dommerforening	Zero
Den norske juristforening	Høringsfristen var 30. august 2018. Følgende instanser har kommet med realitetsmerknader:
Det norske maskinistforbund	Fiskeridirektoratet
Fagforbundet	Den Norske Advokatforening
Finans Norge	Kongelig Norsk Automobilklub
Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon	Norges Lastebileier-Forbund
Hovedorganisasjonen Virke	NorStella
ITS Norge	Følgende instanser har uttalt at de ikke har merknader til forslaget eller ikke ønsker å avgi høringsuttalelse:
Kollektivtrafikkforeningen c/o Akershus fylkeskommune	Forsvarsdepartementet
Kolumbus A/S	Helse- og omsorgsdepartementet
Kongelig Norsk Automobilklub	Kunnskapsdepartementet
KS (Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon)	Utenriksdepartementet
Landsforeningen for trafikkskadde	Domstoladministrasjonen
Landsorganisasjonen i Norge	Politidirektoratet
Lastebileiernes forening	Riksadvokaten
Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter	Østfold fylkeskommune
Maskinentreprenørenes Forbund	
NHO Transport	
Norges Automobil-Forbund	
Norges Bilbransjeforbund	
Norges Handikapforbund	
Norges Lastebileier-Forbund	

3 Om fraktbrev

Fraktbrev spiller en viktig rolle ved godsbefordring på vei, og da særlig ved internasjonal godsbefordring. For det første har fraktbrevet en sentral stilling i det transportrettslige forholdet mellom partene i fraktavtalen. Inngår transportavtalen som et element i en avtale om kjøp, vil fraktbrevet også ha kjøpsrettslig betydning i forholdet mellom kjøperen og selgeren.

Fraktbrevet har flere funksjoner. Etter vegfraktloven skal det inneholde visse faste opplysninger av betydning for fraktavtalen og en eventuell underliggende kjøpsavtale, jf. vegfraktloven §§ 9 og 10. Videre forutsettes det i flere av veg-

fraktlovens regler at fraktbrevet kan gis nye påtegninger underveis, se eksempelvis § 13 annet ledd og § 18 fjerde ledd. I nær tilknytning til dette står fraktbrevets bevisfunksjon. Etter § 13 første ledd vil bevisfunksjonen gjelde både for avtalevilkårene og for fraktførerens overtakelse av godset, såfremt ikke annet er godtgjort. Fraktbrevet har også betydning for råderetten over godset, jf. §§ 17 til 19. Selv om fraktbrev kan spille en vesentlig rolle både transportsrettslig og eventuelt kjøpsrettslig, vil ikke manglende utstedelse av fraktbrev, eller feil ved innholdet i det, i seg selv gjøre avtalen ugyldig, jf. § 7 annet ledd.

4 Ratifikasjon og gjennomføring av eCMR i norsk rett

4.1 Tilleggsprotokollen om elektroniske fraktbrev (eCMR)

Tilleggsprotokollen om elektroniske fraktbrev er utferdiget med tanke på at det fremdeles er reglene i CMR-konvensjonen som regulerer bruken av fraktbrevet. CMR-konvensjonen som sådan endres ikke av tilleggsprotokollen. Tilleggsprotokollen må derfor ses som en tilrettelegging for å kunne benytte fraktbrev i samsvar med CMR-konvensjonen, men nå med fraktbrevet i elektronisk form.

Tilleggsprotokollen inneholder 16 artikler, hvorav artikkel 1 til 6 er bestemmelser av innholdsmessig karakter og artikkel 7 til 16 er sluttbestemmelser av mer prosessuell karakter. Den innholdsmessige delen innledes med en definisjonsbestemmelse i artikkel 1, hvor de sentrale begrepene forklares. Her er «elektronisk fraktbrev» definert som et fraktbrev utstedt ved hjelp av elektronisk kommunikasjon av fraktføreren, avsenderen eller enhver annen part som blir berørt ved oppfyllelse av en fraktavtale som konvensjonen gjelder for. Av definisjonen følger videre at fraktbrevet også omfatter opplysninger som hører logisk sammen med den opprinnelige kommunikasjonen, og som enten samtidig med meddelelsen eller senere knyttes til den, for eksempel i form av vedlegg. Med «elektronisk kommunikasjon» forstås i denne sammenheng informasjon som genereres, sendes, mottas eller lagres med elektroniske, optiske, digitale eller lignende midler, slik at den kommuniserte informasjonen blir tilgjengelig for fremtidig bruk.

I høringsnotatet er eCMR artikkel 2 til 16 beskrevet slik, jf. punkt 3.1:

«I artikkel 2 er det gitt regler om det elektroniske fraktbrevets anvendelsesområde og virkning. Det sentrale her er for det første at ikke bare fraktbrevet skal kunne gjøres elektronisk, men også annen kommunikasjon i tilknytning til oppfyllelsen av fraktavtalen, for eksempel formidling av forbehold eller forholdsordre. For det andre skal gyldige elektroniske fraktbrev ha de samme virkningene som tradisjo-

nelle fraktbrev – de to typene fraktbrev skal være likeverdige.

Artiklene 3 og 4 inneholder regler om hvordan elektroniske fraktbrev skal opprettes og bekreftes som autentiske. En naturlig konsekvens av at elektroniske fraktbrev skal ha de samme virkningene som vanlige fraktbrev, er at de også skal inneholde de samme opplysningene, se artikkel 4 nr. 1. Hvilke opplysninger dette er, fremgår av CMR-konvensjonen artikkel 6, som er gjennomført i vegfraktloven §§ 9 og 10. Ellers regulerer artikkel 4 fremgangsmåten for å opprette de elektroniske fraktbrevene, som også skal sikre integriteten til fraktbrevets innhold, det vil si opplysningene i fraktbrevet. Dette betyr at opplysningene skal kunne bestå uendret fra det tidspunktet fraktbrevet opprettes. Riktignok skal det være adgang til å foreta endringer tilsvarende endringer i papirbaserte fraktbrev, men slike endringer skal kunne påvises som sådanne samtidig som de opprinnelige opplysningene skal bevares. Reglene om autentisering i artikkel 3 skal sikre at den elektroniske signaturen er pålitelig. Fremgangsmåten antas å være pålitelig dersom visse vilkår er oppfylt.

Av artikkel 5 følger det at partene som blir berørt ved oppfyllelsen av fraktavtalen, skal avtale fremgangsmåten for å oppfylle kravene i tilleggsprotokollen og i CMR-konvensjonen. Blant annet skal det gjøres avtale om endringsprosedyrer og hvordan den berettede etter fraktbrevet skal kunne legitimere seg. I artikkel 6 er det gitt regler om dokumenter som supplerer det elektroniske fraktbrevet, slik som kvittering til avsenderen. I tillegg til kvittering har avsenderen krav på opplysninger som er nødvendige for å identifisere godset og få tilgang til det elektroniske fraktbrevet.

De øvrige bestemmelsene i tilleggsprotokollen er som nevnt betegnet som sluttbestemmelser. I grove trekk er det tale om prosessuelle bestemmelser om protokollens tilblivelse, endring og opphør.»

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

Ratifiserer Norge eCMR, vil den være rettslig bindende for Norge fra og med den nittiende dagen etter deponering av ratifikasjonsdokument, jf. artikkel 7 nr. 5, jf. artikkel 8 nr. 2. Det er adgang til oppsigelse ved meddelelse til FNs generalsekretær, jf. artikkel 9 nr. 1. Oppsigelsestiden er tolv måneder etter at generalsekretæren mottar meddelelse om oppsigelse, jf. artikkel 9 nr. 2. Alternativt opphører eCMR å være bindende samtidig som CMR ved utmelding av sistnevnte. Det er ikke adgang til å ta forbehold ved ratifikasjonen, med unntak av forbehold fra artikkel 11, jf. artikkel 12 nr. 3 og 1. Artikkel 11 fastslår at en eventuell tvist mellom parter til tilleggsprotokollen vedrørende tolkningen av den kan bringes inn for Den internasjonale domstol (ICJ), dersom minst én av de berørte partene ønsker det og enighet ikke oppnås på andre måter.

Bruken av forkortelsen eCMR synes i praksis å ikke være helt entydig. Ofte brukes eCMR som en forkortelse for tilleggsprotokollen. Undertiden synes eCMR også å bli brukt som en forkortelse for selve de elektroniske fraktbrevene. I denne proposisjonen blir eCMR kun brukt som forkortelse for tilleggsprotokollen, og det blir ikke brukt forkortelser for papirbaserte eller elektroniske fraktbrev.

4.2 Gjeldende rett

Vegfraktloven har regler om utferdigelse av veifraktbrev i §§ 7 og 8. Om bruk av elektroniske fraktbrev ble det uttalt i høringsnotatet punkt 3.1:

«Det fremgår ikke uttrykkelig av ordlyden eller forarbeidene at elektroniske fraktbrev og digital signatur ikke godtas. Men dette var heller ingen aktuell problemstilling da loven ble vedtatt i 1974, og uttrykk som at fraktbrev skal 'utskrives' og 'undertegnes', forutsetter klart nok en papirbasert ordning med håndskreven signatur. Gjeldende rett antas derfor å være at elektroniske fraktbrev ikke har virkninger som fraktbrev i vegfraktlovens forstand.»

I vegfraktloven sondres det mellom bruk av fraktbrev ved innenriks og internasjonal godsbeholdning. Sondringen har sin bakgrunn i at CMR inneholder regler om fraktbrev ved internasjonal godsbeholdning på vei, og at lovgiver ikke har ønsket å la de samme reglene komme til anvendelse ved innenriks godsbeholdning.

Ved internasjonal godsbeholdning er bruk av fraktbrev obligatorisk, jf. § 7 første ledd første

punktum og § 5 første ledd. Fraktbrevet skal utskrives i tre originaleksemplarer og undertegnes av fraktføreren og avsenderen i samsvar med § 8 første ledd første punktum og tredje ledd. Ett eksemplar leveres avsenderen, ett følger godset og det siste beholdes av fraktføreren, jf. § 8 første ledd annet punktum. Når godset har kommet frem, kan mottakeren kreve at det medfølgende fraktbrevet utleveres sammen med utleveringen av godset, jf. § 20 første ledd første punktum. Utlevering av det medfølgende fraktbrevet får bl.a. betydning for råderetten over godset, jf. § 17 annet ledd.

Også ved innenriks godsbeholdning er hovedregelen at fraktavtalen skal bekreftes ved fraktbrev, men her gjelder flere unntak, jf. § 7 første ledd annet punktum. Blant annet kan partene bli enige om å unnlate bruk av (papirbasert) fraktbrev og dermed benytte seg av egne elektroniske fraktbrev. Som nevnt antas det at elektroniske fraktbrev etter gjeldende rett ikke har virkning som fraktbrev i vegfraktlovens forstand.

Dersom partene ved innenriks godsbeholdning benytter fraktbrev i vegfraktlovens forstand, skal fraktbrevet undertegnes av fraktføreren, jf. § 8 annet ledd. Fraktbrevet skal utskrives i flere eksemplarer hvis avsenderen eller fraktføreren krever det, og ett eksemplar skal leveres avsenderen. Underskrift på fraktbrevet kan være trykt eller erstattet med stempel, jf. § 8 tredje ledd.

4.3 Forslaget i høringsnotatet

Etter oppfordring fra transportnæringen ble det i høringsnotatet foreslått at Norge ratifiserer eCMR.

CMR-konvensjonen er gjennomført i vegfraktloven ved transformasjon. Gjennomføring av eCMR i norsk rett kan skje ved inkorporasjon eller transformasjon. Inkorporasjon innebærer at det inntas en henvisningsbestemmelse i loven om at eCMR gjelder som norsk lov. Transformasjon innebærer at tilleggsprotokollens meningsinnhold gjengis i eksisterende bestemmelser i loven, eventuelt i kombinasjon med en eller flere nye bestemmelser. I høringsnotatet ble det foreslått å gjennomføre eCMR ved transformasjon gjennom en ny § 8 a i vegfraktloven og enkelte endringer i eksisterende bestemmelser. Dette ble begrunnet slik:

«Etter departementets syn vil en transformasjon retts teknisk gi best sammenheng i lovverket siden CMR-konvensjonen som sådan er

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

gjennomført i norsk rett ved transformasjon i vegfraktloven. I våre naboland har Danmark valgt transformasjon og Sverige foreslått inkorporasjon, i tråd med hvordan disse landene har gjennomført CMR-konvensjonen i sin nasjonale rett.

Argumentene i favør av inkorporasjon er først og fremst at det kan gjøre regelverket mer forutsigbart og lettere tilgjengelig for internasjonale brukere. En side av dette er hensynet til effektiv regelharmonisering: Hovedformålet med denne typen konvensjoner er nettopp å sikre mest mulig ensartede regler på tvers av landegrensene, for på denne måten å fjerne handelshindringer. Generelt blir det gjerne vanskeligere å oppnå slik regelharmonisering hvis konvensjonsstatene gjennomfører forpliktelsene i nasjonal språkdrakt og tilpasset egen lovgivningstradisjon. Departementet antar imidlertid at det avgjørende for valg av gjennomføringsteknikk bør være å følge gjennomføringsteknikken for CMR-konvensjonen.

Tilleggsprotokollen er utferdiget med tanke på at det fremdeles er reglene i CMR-konvensjonen som regulerer bruken av fraktbrevet. CMR-konvensjonen som sådan endres heller ikke av tilleggsprotokollen. Tilleggsprotokollen må derfor ses som en tilrettelegging for å kunne benytte fraktbrev i samsvar med CMR-konvensjonen, men nå med fraktbrevet i elektronisk form. Det kan derfor være naturlig ved transformasjon til norsk rett å se hen til hvilken funksjon fraktbrevet i sin tradisjonelle forstand har, og hvordan disse funksjonene ivaretas ved et elektronisk fraktbrev.»

Departementet antok i tillegg at det ikke er hensiktsmessig å gjøre større endringer i gjeldende lovstruktur enn nødvendig.

Forslaget i høringsnotatet gikk videre ut på at elektroniske fraktbrev skal være et frivillig alternativ til den papirbaserte ordningen etter gjeldende rett. Det ble åpnet for at partene skal kunne avtale at det skal benyttes elektroniske fraktbrev, og det ble uttalt at ved fravær av slik avtale mellom partene, «må gjeldende regler om papirbaserte fraktbrev legges til grunn».

Det ble ikke foreslått å skille mellom innenriks og internasjonal befordring når det gjelder adgangen til bruk av elektroniske fraktbrev.

Rettsvirkningene av å ha tilgang til opplysningene i et elektronisk fraktbrev ble i høringsnotatet foreslått å være de samme som å inneha et eksemplar av et fraktbrev på papir, jf. forslaget til § 8 a første ledd første punktum. Når det gjelder kravet

om å utskrive fraktbrevet i tre eksemplarer, uttalte departementet følgende:

«Ved internasjonal befordring skal fraktbrevet etter § 8 utskrives i tre eksemplarer og undertegnes av avsenderen og fraktføreren. Et elektronisk fraktbrev kan selvsagt skrives ut på papir før det undertegnes og igjen digitaliseres. Det skulle heller ikke være noe til hinder, rent teknisk, for å opprette elektroniske fraktbrev i tre nummererte eksemplarer. Fraktføreren kan videre la en utskrift følge godset som foreskrevet i vegfraktloven § 8.

En slik fremgangsmåte ville imidlertid medføre at vesentlige deler av hensikten med å benytte elektroniske fraktbrev ikke realiseres. Tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 3 gir uttrykk for at innholdet i det elektroniske fraktbrevet skal være tilgjengelig for enhver part som skal ha tilgang til fraktbrevet. Etter departementets syn er det nærliggende å forstå bestemmelsen dithen at tilgang til fraktbrevets innhold skal kunne tre istedenfor kravet om å utskrive fraktbrevet i tre eksemplarer, jf. CMR-konvensjonen artikkel 5. Høringsinstansene oppfordres imidlertid til å særskilt å uttale seg om deres syn på spørsmål om tilleggsprotokollen skal forstås slik at også elektroniske fraktbrev skal utstedes i flere eksemplarer.»

Når det gjelder undertegning av elektroniske fraktbrev som er utferdiget i riket, foreslo departementet at det skulle vises til avansert elektronisk signatur i samsvar med esignaturloven, jf. forslaget § 8 a annet ledd første punktum. Høringsnotatet omtalte også forslaget til lov om elektroniske tillitstjenester, som nå er vedtatt som lov 15. juni 2018 nr. 44 til erstatning for esignaturloven:

«Regjeringen la i statsråd 6. april 2018 frem Prop. 71 LS (2017–2018) Lov om gjennomføring av EUs forordning om elektronisk identifikasjon og tillitstjenester for elektroniske transaksjoner i det indre marked (lov om elektroniske tillitstjenester) og samtykke til EØS-komiteens beslutning nr. 22/2018 om innlemmelse av forordningen i EØS-avtalen. Proposisjonen inneholder forslag til en ny lov om elektroniske tillitstjenester. Forslaget gjennomfører europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 910/2014 om elektronisk identifikasjon og tillitstjenester for elektroniske transaksjoner i det indre marked. Lovforslaget skal bidra til økt elektronisk samhandling mellom

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

næringsdrivende, innbyggere og offentlige myndigheter på tvers av landegrensen i EØS. Når den nye loven er vedtatt og trådt i kraft, oppheves dagens esignaturlov. I dag omfatter den norske definisjonen av elektronisk signatur også virksomhetssertifikater.

I forslaget i proposisjonen skilles det mellom elektronisk signatur (for fysiske personer) og elektroniske segl (for juridiske personer). Det kan være grunn til å anta at en del virksomheter vil foretrekke å signere med virksomhetens esignaturløsning fremfor en personlig esignatur, slik at loven bør henvise også til elektroniske segl. Tilleggsprotokollen art. 3 nr. 1 er nesten identisk med definisjonen av avansert elektronisk signatur i esignaturloven og eIDAS forordningen art. 26 samt med definisjonen av avansert elektronisk segl i artikkel 36. Departementet antar derfor at henvisningen bør endres ved vedtakelsen av lov om elektroniske tillitstjenester til 'avansert elektronisk signatur eller avansert elektronisk segl i samsvar med lov om elektroniske tillitstjenester'.

Om råderetten og utleveringen av godset ble det uttalt følgende i høringsnotatet:

«Gjeldende § 17 annet ledd viser til at avsenderens råderett over godset opphører når mottakeren får overlevert 'det annet eksemplar av fraktbrevet'. Departementet foreslår generelt at fraktbrevet anses overlevert til mottakeren når det er gjort tilgjengelig for denne. Videre foreslår departementet, i samsvar med kravene i tilleggsprotokollen artikkel 5, at partene må avtale en nærmere fremgangsmåte – som inntas i fraktbrevet – om hvordan slike rettigheter etter det elektroniske fraktbrevet skal legitimeres og utøves.

Etter departementets syn må partene kunne avtale en hensiktsmessig fremgangsmåte for å oppfylle kravene i loven §§ 18 til 20. En løsning kan være at også elektroniske fraktbrev, som tidligere nevnt, utstedes i flere eksemplarer eller at selve tilgangen til opplysningene i fraktbrevet som sådan 'overleveres' ved å bli gjort tilgjengelig for mottakeren samtidig som avsender mister sin tilgang til fraktbrevet.»

I samsvar med dette inneholdt høringsnotatets forslag § 8 a tredje ledd annet punktum en bestemmelse om at partene skal innta i fraktbrevet en avtalt fremgangsmåte for bruk av frakt-

brevet i samsvar med vegfraktloven og som bevarer fraktbrevets egenart og innholdets integritet. Videre fulgte det av forslaget til § 8 a tredje ledd første punktum at fraktbrevet skal utferdiges slik at dets originale innhold bevares og senere endringer kan spores.

4.4 Høringsinstansenes syn

Blant høringsinstansene er det bred oppslutning om ratifikasjon av eCMR og innføring av regler om elektroniske fraktbrev i vegfraktloven. Høringsinstansene som stiller seg positive til dette, er *Fiskeridirektoratet*, *Kongelig Norsk Automobilklub*, *Norges Lastebileier-Forbund* og *NorStella*. Ingen høringsinstanser går imot forslaget som sådan.

Fiskeridirektoratet, *Norges Lastebileier-Forbund* og *NorStella* fremhever en rekke fordeler og positive bieffekter ved elektroniske fraktbrev. *Norges Lastebileier-Forbund* gir uttrykk for følgende:

«Våre medlemmer har identifisert en rekke fordeler ved bruk av eCMR slik som:

- Raskere informasjonstilgang
- Tid spart på arkivering
- Plass spart til arkivering
- Reduserer manuell papirhåndtering
- Bedre muligheter for raskere fakturering
- Bedre sporing av godset
- Mye mindre sjanse for at fraktbrevet rotes bort
- Bedre informasjonsflyt og kontroll generelt

En utbredt holdning er at det er vanskelig å se annet enn fordeler ved overgang fra papirdokumentasjon i form av CMR-fraktbrev til elektronisk meldingsutveksling. Det vil riktignok kreves en viss opplæring og tilpasning for å ta eCMR i bruk. Men det samme gjelder for de fleste nye elektroniske løsninger.»

NorStella fremhever mange av de samme fordelene. Blant annet er det pekt på at elektroniske fraktbrev ikke blir borte, og at elektroniske fraktbrev kan føre til større sporbarhet, effektivisering og bedre kontroll for veimyndigheter og toll.

Av mer næringsspesifikke fordeler uttrykker *Fiskeridirektoratet* at matsvindelen er en kjent problemstilling for fiskerinæringen. Direktoratet peker på risikoen for at utenlandsk fisk selges som norsk fisk og risikoen for at norskeksporthet fisk under transporten byttes ut med fisk av lavere kvalitet, og uttaler:

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

«Alle tiltak som bedrer sporbarhet, gir økt kontroll og overvåkning av gods under transport og tilgang til bevis og sanntidsopplysninger om avhenting og utlevering av gods vil være nyttige. Det fremgår av høringsnotatet at dette er en forventet effekt.»

Videre uttaler Fiskeridirektoratet følgende om andre etater med sektoransvar som kan knyttes til fisk:

«Fiskeridirektoratet har avtale om kontrollsamarbeid med en rekke andre etater som har tilgrensende sektoransvar i sjømatnæringens verdikjede; disse forvalter regelverk som gjenspeiler andre samfunnsinteresser knyttet til en og samme ressurs; Fisk som mat – Mattilsynets regler om sporbarhet, fisk som omsettelig formuesgode – Justervesenet, Skatteetaten og Tolletaten. Dette utløser et behov for data knyttet til formuesgodet, men for ulike formål. I tillegg har aktørene i verdikjeden behov for data for sine formål. Det bør legges til rette for gjenbruk av opplysninger, eventuelt sikre tilgjengelighet for opplysninger på en måte som er ressursbesparende for aktørene sammenlignet med dagens ordninger.»

For veitransportnæringen fremhever *Norges Lastebileier-Forbund* at kombinert bruk av elektroniske fraktbrev ved både innenriks og internasjonal befordring kan gi Statens vegvesen, Toll-etaten og andre kontrollmyndigheter bedre muligheter til å avsløre regelbrudd, herunder ulovlig kabotasje kjøring (transport hvor en transportør fra en stat driver transport mellom to punkter på territoriet til en annen stat). Forbundet fremhever også positive bieffekter ved elektroniske fraktbrev:

«De største spin-off-effektene ved å ta i bruk eCMR anses å ligge i mulighetene for å koble eCMR-dataene sammen med informasjon fra trafikk- og lagerstyringssystemer, sporings- og økonomidata mv. Utfra mottatte tilbakemeldinger antas dette gevinstpotensialet i første omgang å være størst for bedrifter som i dag allerede har slike datasystemer i bruk.»

Norges Lastebileier-Forbund peker dessuten på følgende:

«Erfaringer fra andre land som har tatt eCMR i bruk viser at det er viktig at offentlige kontrollmyndigheter som Statens vegvesen, Tolldirek-

toratet, Skattedirektoratet, Arbeidstilsynet og utrykningspolitiet:

- gjøres oppmerksom på at også eCMR er et gyldig internasjonalt fraktdokument
- får muligheter til at eCMR-meldinger fil-overføres fra sjåføren /transport-selskapet direkte til vedkommende kontrollstat.»

Forbundet understreker at de bedrede kontrollmulighetene også er viktige for å bekjempe arbeidslivskriminalitet, noe som kan utgjøre en trussel for rettferdig konkurranse. Videre gis det uttrykk for at elektroniske fraktbrev må bli obligatoriske å bruke ved både nasjonal og internasjonal godsbefordring på vei.

I høringsnotatet inviterte departementet høringsinstansene til å uttale seg om det er behov for særlige regler om elektroniske fraktbrev ved nasjonal godsbefordring. Til dette uttaler *Den Norske Advokatforening*:

«Advokatforeningen kan ikke se at det skal være behov for særregler om elektroniske fraktbrev for nasjonal veifrakt, så langt partene selv har adgang til å avtale i hvilken utstrekning elektroniske fraktbrev skal benyttes.»

I høringsnotatet ga departementet uttrykk for at eCMR artikkel 3 nr. 1 innebærer at tilgang på opplysningene i det elektroniske fraktbrevet kan tre i stedet for kravet om utskrift i tre eksemplarer etter CMR artikkel 5 nr. 1. Advokatforeningen støtter dette synspunktet. Videre slutter foreningen seg til forslaget om at eCMR gjennomføres i norsk rett ved transformasjon. Det vises her til at også CMR er gjennomført i vegfraktloven ved transformasjon.

4.5 Departementets vurderinger

Departementet foreslår i samsvar med høringsnotatet at Norge ratifiserer eCMR. Departementet kan ikke se behov for å ta forbehold ved ratifikasjonen.

Reglene foreslås gjennomført ved transformasjon gjennom en ny § 8 a i vegfraktloven og enkelte endringer i eksisterende bestemmelser, se punkt 6 og lovforslaget. Forslaget i proposisjonen samsvarer med løsningen som ble foreslått i høringsnotatet. Ingen høringsinstanser har hatt innvendinger mot den foreslåtte gjennomføringsmåten.

Elektroniske fraktbrev foreslås som et frivillig alternativ til papirbaserte fraktbrev ved gods-

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

befordring på vei. I likhet med høringsinstansene antar departementet at bruk av elektroniske fraktbrev kan innebære en rekke fordeler for fiskerinnæringen, veitransportnæringen, offentlige kontrollmyndigheter samt andre private aktører. Når det gjelder lovforslagets § 8 a, viser departementet til begrunnelsen i høringsnotatet, som er gjengitt i punkt 4.3. Høringsinstansene har i hovedsak stilt seg seg positive til dette forslaget.

Høringsinstansene ble i høringsnotatet oppfordret til å uttale seg om det bør innføres særlige regler om elektroniske fraktbrev ved innenriks godsbeholdning. Ut fra høringen synes det ikke å være behov for slike særregler. *Den Norske Advokatforening* har støttet forslaget, og ingen av høringsinstansene har uttalt at særskilt regulering er ønskelig.

Som i høringsnotatet legger departementet til grunn at tilgang til opplysningene i det elektroniske fraktbrevet kan tre i stedet for kravet om å utferdige fraktbrevet i tre eksemplarer, se punkt 4.3.

Når det gjelder undertegning av et elektronisk fraktbrev, har departementet kommet til at det i loven bør stilles et overordnet vilkår om at et elektronisk fraktbrev som er utferdiget i riket, skal anses undertegnet når det er signert med en pålitelig elektronisk signatur som sikrer at den er knyttet til det elektroniske fraktbrevet. Vilkåret er teknologinøytralt og samsvarer med tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1. Dette innebærer at det kan legges til grunn at en elektronisk signatur er pålitelig, med mindre annet bevises, hvis den elektroniske signaturen oppfyller vilkårene i tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1 bokstav (a) til (d).

Etter at høringsnotatet ble sendt på høring, er lov 15. juni 2001 nr. 81 om elektronisk signatur (esignaturloven) opphevet og erstattet av lov 15. juni 2018 nr. 44 om gjennomføring av EUs forordning om elektronisk identifikasjon og tillitstjenester for elektroniske transaksjoner i det indre marked (lov om elektroniske tillitstjenester). En avansert elektronisk signatur etter eIDAS forordningen artikkel 26 og et avansert elektronisk segl etter eIDAS forordningen artikkel 36 må oppfylle vilkår som er nesten identisk med vilkårene i tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1 bokstav (a) til (d). Begge vil etter departementets oppfatning være omfattet av tilleggsprotokollens definisjon av elektronisk signatur. Avansert elektronisk signatur og avansert elektronisk segl i samsvar med lov om tillitstjenester anses derfor å oppfylle vilkåret om en «pålitelig signatur» i annet ledd første punktum med mindre annet er bevist.

Om andre signaturløsninger oppfyller vilkåret, må vurderes konkret. Skulle det bli behov for å avklare slike spørsmål, foreslår departementet en hjemmel for at dette kan gjøres i forskrift.

I tillegg har departementet kommet til at det bør kunne gis forskriftsregler om at elektroniske fraktbrev kan undertegnes med andre metoder for elektronisk autentisering. Vurderinger om hvilke metoder det eventuelt kan være aktuelt å tillate, vil kunne endre seg etter hvert som det utvikles nye tekniske løsninger. Regulering bør da kunne gjøres i forskrift.

Det foreslås også enkelte tilpasninger i nåværende §§ 7, 8, 9, 12, 17 til 20 og 23. For nærmere detaljer vises til merknadene til disse bestemmelsene i punkt 6.

5 Økonomiske og administrative konsekvenser

Departementet antar at bruk av elektroniske fraktbrev vil gi positive økonomiske og administrative effekter både i og utenfor veitransportnæringen. Det er vanskelig å se nevneverdige ulemper for private aktører ved at det tilrettelegges for elektroniske fraktbrev, ettersom forslaget bygger på frivillighet. Departementet legger til grunn at partene i en fraktavtale kun vil benytte elektroniske fraktbrev dersom de anser at slike fraktbrev gir en positiv merverdi. Det antas at fordelene vil være størst ved internasjonal godsbeholdning, da elektroniske løsninger allerede til en viss grad er i bruk ved innenriks befordring. I høringsnotatet ble konsekvensene av forslaget bl.a. vurdert slik:

«Det er i første rekke avsender, transportør og mottaker av gods som fraktes på vei, som berøres, både i Norge og i andre land. Adgangen til å benytte elektroniske fraktbrev ved internasjonal befordring forutsetter at godset krysser grensen til en annen stat som har ratifisert og gjennomført tilleggsprotokollen. Etter det departementet erfarer, har nå både Danmark og Russland ratifisert og gjennomført tilleggsprotokollens regler, mens tilleggsprotokollen er foreslått ratifisert og gjennomført også i Sverige. Nyten av en norsk ratifikasjon og gjennomføring vil derfor kunne bli vesentlig for dem som ønsker å benytte elektroniske fraktbrev ved internasjonal befordring.

For fraktføringen vil forslaget kunne medføre behov for å medbringe det elektroniske fraktbrevet. Etter det departementet erfarer, vil det imidlertid være opp til partene å avgjøre hvordan dette i praksis løses, eksempelvis ved utskrift av fraktbrevet eller ved å kunne legge frem fraktbrevet ved bruk av en medbrakt elektronisk innretning for fremvisning av fraktbrevet – eksempelvis en mobiltelefon. Departementet legger til grunn at fleksibiliteten i valg av teknisk løsning er positivt for partene, til forskjell fra gjeldende rett hvor fraktbrevet skal medbringes i sin papirbaserte form.

Ved grensekryssende frakt vil også norske og utenlandske tollmyndigheter kunne bli

berørt. Departementet kan imidlertid ikke se at forslaget vil få negative konsekvenser for det offentlige dersom private aktører ved veifrakt skulle benytte elektroniske fraktbrev. Elektroniske fraktbrev synes heller å utgjøre et sikrere grunnlag for å identifisere fraktavtalens parter på grunn av reglene om bruk av elektronisk signatur, som må anses sikrere enn bruk av stempel eller håndskrevet underskrift. Krav om bevaring av det originale innholdet i fraktbrevet og sporbarhet av senere endringer synes også å gi økt sikkerhet for troverdigheten av innholdet i fraktbrevet enn papirbaserte fraktbrev.

Ifølge den internasjonale veifraktunionen IRU kan bruk av elektroniske veifraktbrev medføre at behandlingen av veifraktbrev vil kunne bli tre til fire ganger mindre kostnadskrevenne enn de papirbaserte fraktbrevene. Elektroniske veifraktbrev vil dessuten medføre hurtigere administrering av fraktbrev, med færre innføringer av opplysninger og bortfall av papirhåndtering (utveksling av fax, brev, arkivering mv.). Elektroniske fraktbrev vil dessuten kunne gi raskere fakturering og reduksjon av feil i tilknytning til levering og utlevering av gods. Utover disse fordelene vil elektroniske fraktbrev gi mer nøyaktige opplysninger i tilknytning til fraktavtalen, økt kontroll og overvåking av gods under transport og tilgang til bevis og sanntidsopplysninger om avhenting og utlevering av gods. Den digitale formen åpner dessuten for at løsningen på en rekke områder kan integreres i transportselskapenes øvrige digitale løsninger, eksempelvis i tilknytning til tollbehandling, flåtehandtering og trafikksikkerhet gjennom tilknytning til varslingsystemet eCall som automatisk varsler nødetater ved trafikkuhell.»

Flere høringsinstanser har fremhevet positive effekter ved bruk av elektroniske fraktbrev, herunder effektivisering, bedre kontroll, økt sporbarhet og synergieffekter ved sammenkobling med andre data, se punkt 4.4. Om eventuelle ulemper uttaler *Norges Lastebileier-Forbund*:

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

«En utbredt holdning er at det er vanskelig å se annet enn fordeler ved overgang fra papirdokumentasjon i form av CMR-fraktbrev til elektronisk meldingsutveksling. Det vil riktignok kreves en viss opplæring og tilpasning for å ta eCMR i bruk. Men det samme gjelder for de fleste nye elektroniske løsninger.»

Forbundet uttaler i tillegg at innføringen av eCMR-meldinger heller ikke teknisk ser ut til å by på vesentlige problemer.

For det offentlige antar departementet at elektroniske fraktbrev ikke vil medføre økte kostnader eller administrative byrder.

6 Merknader til de enkelte bestemmelsene i lovforslaget

6.1 Endringene i vegfraktloven

Til overskriften foran § 7

Som en konsekvens av endringsforslagene foreslås det å endre overskriften foran § 7 og oppheve overskriftene foran §§ 9 og 11.

Til § 7

I *annet og tredje ledd* er ordet «utskrevet» endret til «utferdiget» for å gjøre bestemmelsene teknologinøytrale.

Til § 8

I *første ledd første punktum, annet ledd første punktum og tredje ledd* foreslås det at ordet «utskrives» endres til «utferdiges» for å gjøre bestemmelsene teknologinøytrale. I praksis vil tredje ledd komme til anvendelse ved papirbaserte fraktbrev, mens forslaget § 8 a annet ledd vil gjelde ved elektroniske fraktbrev.

Til § 8 a

Bestemmelsen er ny og gjennomfører regler fra eCMR i vegfraktloven. I bestemmelsen er det gitt regler om utferdigelse mv. av elektroniske fraktbrev, som gjelder under den forutsetning at partene er enige om å benytte seg av elektronisk fraktbrev. Reglene kommer til anvendelse ved både innenriks og internasjonal godsbeholdning, så fremt partene har avtalt bruk av elektronisk fraktbrev. Ved internasjonal godsbeholdning vil begrepet «elektronisk fraktbrev» måtte tolkes i tråd med det tilsvarende begrepet i eCMR, og departementet anser det ikke ønskelig å lovfeste noen definisjon av begrepet.

Første ledd første punktum gir uttrykk for at tilgang til opplysningene i et elektronisk fraktbrev har samme rettsvirkning som å inneha et eksemplar av et fraktbrev på papir. Bestemmelsen tar særlig sikte på å gjennomføre eCMR artikkel 2 nr. 2, samt forutsetningen i artikkel 3 nr. 3 om at tilgang til opplysningene trer i stedet for kravet om å

utferdige fraktbrevet i tre eksemplarer. Bestemmelsen får dermed betydning for tolkningen av § 8 første ledd første punktum, men også annet ledd første punktum som gjelder ved innenriks befordring. Ved avtale om bruk av elektronisk fraktbrev må disse bestemmelsene forstås slik at det ikke stilles noe krav om utferdigelse av flere eksemplarer, selv om det heller ikke er noe i veien for å gjøre det. Partene har adgang til å avtale den nærmere gjennomføringen av dette innenfor rammene av forslaget § 8 a tredje ledd annet punktum. *Den Norske Advokatforening* har i sitt høringssvar foreslått å endre ordene «eksemplar av et fraktbrev på papir» til «utskrevet fraktbrev». Departementet finner det ikke hensiktsmessig å innta uttrykket «utskrevet fraktbrev» i den nye lovbestemmelsen når det samme uttrykket foreslås sløffet i andre bestemmelser i loven.

Første ledd annet punktum gjennomfører eCMR artikkel 6 nr. 1, og gir avsenderen adgang til å kreve at fraktføreren utsteder kvittering for varene og gir nærmere angitt informasjon. Etter *tredje punktum* anses et elektronisk fraktbrev å være levert i vegfraktlovens forstand når mottakeren har fått tilgang til opplysningene i det.

Annet ledd gjelder undertegning av et elektronisk fraktbrev og er dermed motstykket til § 8 tredje ledd, som får anvendelse ved bruk av papirbaserte fraktbrev. Etter *annet ledd første punktum* skal et elektronisk fraktbrev som er utferdiget i riket, anses undertegnet når det er «signert med en pålitelig elektronisk signatur som sikrer at den er knyttet til det elektroniske fraktbrevet». Ordlyden reflekterer tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1 og skal forstås tilsvarende som denne. Det innebærer at det kan legges til grunn at en elektronisk signatur er pålitelig, med mindre annet bevises, hvis den elektroniske signaturen oppfyller vilkårene i tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 1 bokstav (a) til (d). Avansert elektronisk signatur og avansert elektronisk segl i samsvar med lov om tillits tjenester anses å oppfylle vilkåret om en «pålitelig signatur» i annet ledd første punktum med mindre annet er bevist. Andre signaturløsninger må vurderes konkret.

Etter *annet ledd annet punktum* kan departementet i forskrift gi regler om hva som skal anses

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeordring på veg (CMR)

som en pålitelig signatur. Hjemmelen legger til rette for at det kan gis ytterligere avklaringer av spørsmål om signaturløsninger oppfyller vilkåret i annet ledd første punktum. Det foreslås også at departementet i forskrift kan gi regler om andre tillatte metoder for elektronisk autentisering. Ordlyden har grunnlag i tilleggsprotokollen artikkel 3 nr. 2, og forskriftshjemmelen tar høyde for at det kan bli aktuelt å gi slike regler som det er åpnet for i denne bestemmelsen.

Tredje ledd gjennomfører eCMR artikkel 4 nr. 2 og 3 og artikkel 5.

Av *tredje ledd første punktum* fremgår det at det elektroniske fraktbrevet skal utferdiges slik at fraktbrevets originale innhold bevares og senere endringer er sporbare. Digitalisering av fraktbrevet vil kunne gjøre det enklere for partene å endre innholdet i det. Samtidig vil det elektroniske fraktbrevet også kunne være mer utsatt for endringer som for partene er utilsiktet. Sikring av innholdets integritet og sporbarhet av senere endringer er vesentlig for å oppnå fordelene ved bruk av elektroniske fraktbrev.

Tredje ledd annet punktum pålegger partene å innta i fraktbrevet en avtalt fremgangsmåte for bruk av elektroniske fraktbrev innenfor rammene av loven og dessuten slik at fraktbrevets egenart og innholdets integritet ivaretas. Som et minimum skal dette omfatte fremgangsmåten for utferdigelse og levering av elektronisk fraktbrev til den berettigede, sikring av at det elektroniske fraktbrevet ikke mister sin integritet, hvordan den berettigede legitimerer seg, hvordan det blir bekreftet at leveringen til mottakeren er gjennomført, endringsprosedyrer og hvordan det elektroniske fraktbrevet eventuelt kan bli erstattet av et fraktbrev utformet på andre måter, se eCMR artikkel 5 nr. 1 bokstav a til f.

Hvis partene avtaler en fremgangsmåte som etablerer en tilknytning mellom dokumentene og det elektroniske fraktbrevet, og som dessuten ivaretar deres integritet, kan avsenderen sende dokumenter som nevnt i vegfraktloven § 10 annet ledd bokstav g og § 16, og som er digitale, ved elektronisk kommunikasjon, se eCMR artikkel 6 nr. 2. Det anses ikke nødvendig å endre vegfraktloven § 10 annet ledd bokstav g og § 16 for å tydeliggjøre dette, siden begrepet «dokument» anses å omfatte også elektroniske dokumenter.

Ved internasjonal beordring er utgangspunktet at avsenderen har råderetten over godset under beordringen, og at råderetten er knyttet til avsendereksemplaret av fraktbrevet, jf. vegfraktloven § 17 første ledd og § 18 fjerde ledd. I § 17 tredje ledd er det likevel åpnet for at mottakeren

kan ha råderett over godset allerede fra utferdigelsen av fraktbrevet. Dette forutsetter at avsendereksemplaret leveres til mottakeren, jf. § 18 fjerde ledd. Et spørsmål er hvordan denne og lignende problemstillinger skal løses ved elektroniske fraktbrev. I slike tilfeller kan partene etter forslaget § 8 a tredje ledd annet punktum avtale en fremgangsmåte på de nærmere angitte vilkårene. En slik fremgangsmåte kan for eksempel være at det elektroniske fraktbrevet utstedes i flere nummererte eksemplarer, eller at avsenderen mister tilgangen til det elektroniske fraktbrevet samtidig som det blir tilgjengelig for mottakeren. Innenfor bestemmelsens rammer er det åpnet for at partene selv blir enige om den mest hensiktsmessige løsningen.

Til § 9

I *første ledd* er ordet «utskrives» endret til «utferdiges» for å gjøre bestemmelsen teknologinøytral.

Til § 12

I *første ledd første punktum, annet ledd annet punktum* og *tredje ledd* er ordet «utskrevet» endret til «utferdiget» for å gjøre bestemmelsene teknologinøytrale.

Til § 17

I *annet ledd første punktum* er ordet «overleveres» endret til «leveres». Ordlyden anses mer naturlig når det kan dreie seg om både fysiske og elektroniske fraktbrev. Når det gjelder elektroniske fraktbrev, vil uttrykket uansett måtte fastlegges i tråd med forslaget til § 8 a første ledd tredje punktum. Ved papirbaserte fraktbrev anses det ikke hensiktsmessig med noen nærmere uttrykkelig lovregulering av når levering har skjedd.

I *tredje ledd* er ordet «påskrift» endret til «inntar bestemmelse», fordi førstnevnte uttrykk ikke synes treffende ved elektroniske fraktbrev.

Til § 18

I *fjerde ledd* er ordene «legge fram» endret til «framvise» av hensyn til teknologinøytralitet. Tilsvarende språklige endringer er gjort i § 19 og § 23 første ledd.

Til § 19

Ordet «framlagt» er endret til «framvist» for å gjøre bestemmelsen mer teknologinøytral.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

Til § 20

Det er foretatt enkelte språklige endringer i § 20. I *første ledd første punktum* er ordet «leverer» inntatt i forbindelse med fraktbrev, slik at ordet «utleverer» ikke lenger brukes om både godset og fraktbrevet. Ved bruk av elektroniske fraktbrev vil uttrykket «leverer» måtte tolkes i tråd med forslaget § 8 a første ledd tredje punktum. Se også merknadene til § 17.

I *annet ledd* er ordet «utlevert» endret til «levert», samt at ordene «for å overleveres» er fjernet. Se merknadene til § 17.

Til § 23

I *første ledd annet punktum* er ordene «legge fram» endret til «framvise» av hensyn til teknologinøytralitet.

6.2 Endringen i sjøloven

Til § 430

Forslaget gjelder en inkurie i sjøloven § 430. Bestemmelsen henviser til reglene i § 418 a, og

denne henvisningen foreslås sløffet. Ved endringslov 27. mai 2016 nr. 16 ble daværende § 418 a til ny § 418 d, men henvisningen i § 430 ble ikke endret. Nåværende § 418 a gjennomfører Europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 1177/2010 av 24. november 2010 om passasjerens rettigheter ved sjøreiser og reiser på indre vannveier og om endring av forordning (EF) nr. 2006/2004 i norsk rett. Private parter vil ikke ha kompetanse til å fravike innholdet i § 418 a ved avtale.

Justis- og beredskapsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et fremlagt forslag til proposisjon til Stortinget om endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR).

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak til lov om endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og vedtak om samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR), i samsvar med et vedlagt forslag.

A

Forslag

til lov om endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev)

I

I lov 20. desember 1974 nr. 68 om vegfraktavtaler gjøres følgende endringer:

I kapittel III skal overskriften foran § 7 lyde:

Fraktbrev.

§ 7 annet og tredje ledd skal lyde:

Avtalen er gyldig og undergitt loven her, selv om fraktbrev ikke er *utferdiget* 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 *utferdiget* særskilt fraktbrev for hvert kjøretøy, godsslag eller parti.

§ 8 skal lyde:

Ved internasjonal befordring *utferdiges* fraktbrevet i tre originaleksemplar 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 *utferdiges* i flere eksemplar dersom avsenderen eller fraktføreren krever det. Fraktbrevet skal undertegnes av fraktføreren. Ett eksemplar skal leveres avsenderen.

Utferdiges 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 *utferdiges*.

Overskriften Fraktbrevets innhold foran § 9 oppheves.

Ny § 8 a skal lyde:

Ved avtale om bruk av elektronisk fraktbrev skal tilgang til opplysningene i det elektroniske fraktbrevet ha samme rettsvirkning som det å inneha et eksemplar av et fraktbrev på papir. Avsenderen kan likevel kreve at fraktføreren utsteder kvittering for varene og gir all informasjon som er nødvendig for å få tilgang til opplysningene i det elektroniske fraktbrevet og for å identifisere forsendelsen. Et elektronisk fraktbrev anses levert når mottakeren har fått tilgang til opplysningene i det.

Et elektronisk fraktbrev som er utferdiget i riket, anses undertegnet når det er signert med en pålitelig elektronisk signatur som sikrer at den er knyttet til det elektroniske fraktbrevet. Departementet kan i forskrift gi regler om hva som skal anses som en pålitelig elektronisk signatur, og om andre tillatte metoder for elektronisk autentisering. Ellers gjelder reglene i den staten fraktbrevet er utferdiget, såfremt denne staten er tilsluttet tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg.

Elektroniske fraktbrev skal utferdiges slik at fraktbrevets originale innhold bevares, samtidig som enhver senere endring kan spores. Partene skal innta i fraktbrevet en avtalt fremgangsmåte for bruk av elektroniske fraktbrev i samsvar med reglene i denne loven og som dessuten ivaretar fraktbrevets egenart og innholdets integritet.

§ 9 første ledd innledningen skal lyde:

§ 9 første ledd innledningen skal lyde:

Utferdiges fraktbrev ved innenriks befordring, skal dette inneholde opplysning om:

Overskriften Ansvar for fraktbrevets innhold foran § 11 oppheves.

§ 12 første til tredje ledd skal lyde:

Er fraktbrevet *utferdiget*, 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 grunnlagt de forbehold han tar inn i fraktbrevet. Er det ved innenriks befordring ikke *utferdiget* fraktbrev, skal fraktføreren, for så vidt forholdene ikke tilsier annet, undersøke godsets og pakningens synlige

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

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 *utferdiget* i annen uttrykkelig erklæring.

§ 17 annet og tredje ledd skal lyde:

Avsenderens råderett opphører når mottakeren gjør bruk av sin rett etter § 20 første ledd eller, ved internasjonal befordring, når det annet eksemplar av fraktbrevet *leveres* 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 *inntar bestemmelse* om dette i fraktbrevet.

§ 18 fjerde ledd skal lyde:

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, *framvise* det første eksemplar av fraktbrevet påført de nye forholdsordrer.

§ 19 skal lyde:

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 *framvist* det første eksemplar av fraktbrevet, blir han ansvarlig for skade som derved voldes.

§ 20 første og annet ledd skal lyde:

Når godset er kommet til bestemmelsesstedet, kan mottakeren kreve at fraktføreren mot kvitte-

ring utleverer godset, samt ved internasjonal befordring *leverer* 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 *levert* fraktbrevseksemplar som er *utferdiget* til ham.

§ 23 første ledd skal lyde:

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 *framvise* det første eksemplar av fraktbrevet.

II

I lov 24. juni 1994 nr. 39 om sjøfarten skal § 430 første ledd innledningen lyde:

Reglene i §§ 411 til 417, § 418 d, §§ 419 til 429 og § 501 første ledd nr. 4 til 6 kan ikke ved forhåndsavtale fravikes til skade for passasjerer.

III

1. Endringene i del I gjelder fra den tid Kongen bestemmer.
2. Endringene i del II trer i kraft straks.
3. Endringene i del I gjelder bare for avtaler om elektroniske fraktbrev som inngås etter at loven har trådt i kraft. Departementet kan gi nærmere overgangsregler.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

B

Forslag

til vedtak om samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

I

Stortinget samtykker til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR).

Vedlegg 1

Additional Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR) concerning the Electronic Consignment Note

The Parties to this Protocol,

Being Parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), done at Geneva on 19 May 1956,

Desirous of supplementing the Convention in order to facilitate the optional making out of the consignment note by means of procedures used for the electronic recording and handling of data,

Have agreed as follows:

Article 1

Definitions

For the purposes of this Protocol,

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

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

“*Electronic consignment note*” means a consignment note issued by electronic communication by the carrier, the sender or any other party interested in the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, including particulars logically associated with the electronic communication by attachments or otherwise linked to the electronic communication contemporaneously with or subsequent to its issue, so as to become part of the electronic consignment note;

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

Tilleggsprotokoll til Konvensjon om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR) om elektronisk fraktbrev

Partane i protokollen her,

som er *tilslutta* konvensjonen om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR), som blei utferda i Genève 19. mai 1956,

og som *ønsker* eit tillegg til konvensjonen for å leggje til rette for valfri oppretting av fraktbrev ved å ta i bruk dei prosedyrane som blir brukte ved elektronisk lagring og handtering av data,

er blitt einige om følgjande:

Artikkel 1

Definisjonar

I protokollen her

tyder «*konvensjon*» konvensjonen om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR),

tyder «*elektronisk kommunikasjon*» informasjon som er generert, send, motteken eller lagra på elektroniske, optiske, digitale eller liknande medium, på ein slik måte at denne informasjonen er tilgjengeleg for seinare referanse,

tyder «*elektronisk fraktbrev*» eit fraktbrev som er utferda ved hjelp av elektronisk kommunikasjon, av fraktføraren, sendaren eller ein annan part som er ein del av gjennomføringa av ein fraktavtale under konvensjonen, inkludert informasjon som er logisk knytt til den elektroniske kommunikasjonen gjennom vedlegg eller på andre måtar, samtidig eller i etterkant av at han blir utferda, slik at dei blir ein del av det elektroniske fraktbrevet,

tyder «*elektronisk signatur*» data i elektronisk form som ligg ved eller er logisk knytt til andre elektroniske data, og som fungerer som autentiseringsmetode.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

Article 2

Scope and effect of the electronic consignment note

1. Subject to the provisions of this Protocol, the consignment note referred to in the Convention, as well as any demand, declaration, instruction, request, reservation or other communication relating to the performance of a contract of carriage to which the Convention applies, may be made out by electronic communication.
2. An electronic consignment note that complies with the provisions of this Protocol shall be considered to be equivalent to the consignment note referred to in the Convention and shall therefore have the same evidentiary value and produce the same effects as that consignment note.

Article 3

Authentication of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall be authenticated by the parties to the contract of carriage by means of a reliable electronic signature that ensures its link with the electronic consignment note. The reliability of an electronic signature method is presumed, unless otherwise proved, if the electronic signature:
 - (a) is uniquely linked to the signatory;
 - (b) is capable of identifying the signatory;
 - (c) is created using means that the signatory can maintain under his sole control; and
 - (d) is linked to the data to which it relates in such a manner that any subsequent change of the data is detectable.
2. The electronic consignment note may also be authenticated by any other electronic authentication method permitted by the law of the country in which the electronic consignment note has been made out.
3. The particulars contained in the electronic consignment note shall be accessible to any party entitled thereto.

Artikkel 2

Rammer for og effekt av elektronisk fraktbrev

1. Så langt det følger av protokollen her, kan fraktbrevet som det blir vist til i konvensjonen, og alle krav, erklæringer, instruksjonar, førespurnader, atterhald eller annan kommunikasjon som gjeld gjennomføringa av ein fraktavtale som er underlagd konvensjonen, opprettast ved hjelp av elektronisk kommunikasjon.
2. Eit elektronisk fraktbrev som oppfyller føresegnene i protokollen her, skal reknast som likeverdig med fraktbrevet som er omtalt i konvensjonen, og skal derfor ha same bevisverdi og føre til same resultat som sistnemnde fraktbrev.

Artikkel 3

Autentisering av det elektroniske fraktbrevet

1. Det elektroniske fraktbrevet skal autentiserast av partane i fraktavtalen ved hjelp av ein påliteleg elektronisk signatur som sikrar at han er knytt til det elektroniske fraktbrevet. Ein skal gå ut frå at ein elektronisk signeringsmetode er påliteleg, med mindre anna er bevist, dersom han
 - (a) kan knytast eintydig til den som underteiknar
 - (b) kan identifisere den som underteiknar
 - (c) er oppretta med middel som den som underteiknar, kan halde fram med å ha ein kontroll over
 - (d) er knytt til dei dataa han gjeld, på ein slik måte at det er mogleg å påvise eventuelle seinare endringar av dataa
2. Det elektroniske fraktbrevet kan også autentiserast ved hjelp av andre elektroniske verifikasjonsmetodar som er tillatne etter lov i landet der det elektroniske fraktbrevet er utferda.
3. Informasjonen i det elektroniske fraktbrevet skal vere tilgjengelege for alle partar som har rett til å sjå dei.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeføring på veg (CMR)

Article 4

Conditions for the establishment of the electronic consignment note

1. The electronic consignment note shall contain the same particulars as the consignment note referred to in the Convention.
2. The procedure used to issue the electronic consignment note shall ensure the integrity of the particulars contained therein from the time when it was first generated in its final form. There is integrity when the particulars have remained complete and unaltered, apart from any addition or change which arises in the normal course of communication, storage and display.
3. The particulars contained in the electronic consignment note may be supplemented or amended in the cases authorized by the Convention.

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

Article 5

Implementation of the electronic consignment note

1. The parties interested in the performance of the contract of carriage shall agree on the procedures and their implementation in order to comply with the requirements of this Protocol and the Convention, in particular as regards:
 - (a) The method for the issuance and the delivery of the electronic consignment note to the entitled party;
 - (b) An assurance that the electronic consignment note retains its integrity;
 - (c) The manner in which the party entitled to the rights arising out of the electronic consignment note is able to demonstrate that entitlement;
 - (d) The way in which confirmation is given that delivery to the consignee has been effected;
 - (e) The procedures for supplementing or amending the electronic consignment note; and
 - (f) The procedures for the possible replacement of the electronic consignment note by a consignment note issued by different means.

Artikkel 4

Vilkår for oppretting av elektronisk fraktbrev

1. Det elektroniske fraktbrevet skal innehalde den same informasjonen som fraktbrevet som er omtalt i konvensjonen.
2. Prosedyren for utferding av det elektroniske fraktbrevet skal sikre integriteten til informasjonen i fraktbrevet frå då det blei oppretta i endeleg form. Integritet vil seie at informasjonen framleis er fullstendig og uendra, med unntak av eventuelle tillegg eller endringar som kjem til gjennom vanleg kommunikasjon, lagring og vising.
3. Informasjonen i det elektroniske fraktbrevet kan bli supplert eller endra når det er tillate etter konvensjonen.

Prosedyren for supplering eller endring av det elektroniske fraktbrevet skal gjere det mogleg å påvise alle tillegg eller endringar til det elektroniske fraktbrevet og sikre at den opphavlege informasjonen blir teken vare på.

Artikkel 5

Implementering av elektronisk fraktbrev

1. Partane som er ein del av gjennomføringa av fraktavtalen skal bli einige om prosedyrane og implementeringa av dei for å overhalde krava i denne protokollen og konvensjonen, særleg det som gjeld
 - (a) korleis det elektroniske fraktbrevet blir utferda og levert til rettshavaren
 - (b) sikring av at det elektroniske fraktbrevet ikkje mistar integriteten sin
 - (c) korleis parten som har krav på rettar etter det elektroniske fraktbrevet, kan vise at han har dette kravet
 - (d) korleis det blir stadfesta at leveringa til mottakaren er gjennomført
 - (e) korleis det blir utferda suppleringar eller endringar til det elektroniske fraktbrevet
 - (f) korleis det elektroniske fraktbrevet eventuelt kan bli erstatta av eit fraktbrev som er utferda på andre måtar

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

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

Article 6

Documents supplementing the electronic consignment note

1. The carrier shall hand over to the sender, at the latter's request, a receipt for the goods and all information necessary for identifying the shipment and for access to the electronic consignment note to which this Protocol refers.
2. The documents referred to in Article 6, paragraph 2 (g) and Article 11 of the Convention may be furnished by the sender to the carrier in the form of an electronic communication if the documents exist in this form and if the parties have agreed to procedures enabling a link to be established between these documents and the electronic consignment note to which this Protocol refers in a manner that assures their integrity.

Final Provisions

Article 7

Signature, ratification, accession

1. This Protocol shall be open for signature by States which are signatories to or Parties to the Convention and are either members of the Economic Commission for Europe or have been admitted to the Commission in a consultative capacity under paragraph 8 of the Commission's terms of reference.
2. This Protocol shall be open for signature at Geneva from 27 to 30 May 2008 inclusive and after this date, at United Nations Headquarters in New York until 30 June 2009 inclusive.
3. This Protocol shall be subject to ratification by signatory States and open for accession by non-signatory States, referred to in paragraph 1 of this article, which are Parties to the Convention.
4. Such States as may participate in certain activities of the Economic Commission for Europe in accordance with paragraph 11 of the Commission's terms of reference and which have acceded to the Convention may become Parties to this Protocol by acceding thereto after its entry into force.

2. Det elektroniske fraktbrevet må vise til prosedyrane i paragraf 1, og dei må vere enkle å fastslå.

Artikkel 6

Tilleggsdokument til det elektroniske fraktbrevet

1. Fraktføraren skal på førespurnad frå sendaren gje sendaren kvittering for varene og all informasjon som er nødvendig for å identifisere sendinga og for å få tilgang til det elektroniske fraktbrevet som er omtalt i protokollen her.
2. Dokumenta det er vist til i artikkel 6 paragraf 2 (g) og artikkel 11 i konvensjonen, kan leverast av sendaren til fraktføraren ved hjelp av elektronisk kommunikasjon dersom dokumenta eksisterer i denne forma, og dersom partane er einige om prosedyrar for korleis dei skal knyte desse dokumenta til det elektroniske fraktbrevet som er omtalt i protokollen her, på ein måte som sikrar integriteten til dokumenta.

Slutføresegner

Artikkel 7

Underteikning, ratifikasjon og tiltreding

1. Protokollen her er open for underteikning av statar som er signatarar eller parter til konvensjonen, og som anten er medlemmer i Den økonomiske kommisjonen for Europa eller kan ta del i arbeidet til kommisjonen i rådgjevande eigenskap i samsvar med paragraf 8 i referansereglane til kommisjonen.
2. Protokollen her skal vere open for underteikning i Genève frå 27. til og med 30. mai 2008, og deretter er han tilgjengeleg på hovudkvarteret til Dei sameinte nasjonane i New York til og med 30. juni 2009.
3. Protokollen her er gjenstand for ratifikasjon av statar som har underteikna han, og open for tiltreding frå statar som ikkje har underteikna han, som referert til i paragraf 1 i artikkelen her, som er partar i konvensjonen.
4. Statar som i samsvar med paragraf 11 i referansereglane til Den økonomiske kommisjonen for Europa kan delta i visse aktivitetar innanfor kommisjonen, og som har tiltredd konvensjonen, kan tiltre protokollen her etter at han er sett i kraft.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbehandling på veg (CMR)

5. Ratification or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.
6. Any instrument of ratification or accession, deposited after the entry into force of an amendment to this Protocol adopted in accordance with the provisions of Article 13 hereafter, shall be deemed to apply to the Protocol as modified by the amendment.

Article 8

Entry into force

1. This Protocol shall enter into force on the ninetieth day after five of the States referred to in article 7, paragraph 3, of this Protocol, have deposited their instruments of ratification or accession.
2. For any State ratifying or acceding to it after five States have deposited their instruments of ratification or accession, this Protocol shall enter into force on the ninetieth day after the said State has deposited its instrument of ratification or accession.

Article 9

Denunciation

1. Any Party may denounce this Protocol by so notifying the Secretary-General of the United Nations.
2. Denunciation shall take effect 12 months after the date of receipt by the Secretary-General of the notification of denunciation.
3. Any State which ceases to be Party to the Convention shall on the same date cease to be Party to this Protocol.

Article 10

Termination

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

Article 11

Dispute

Any dispute between two or more Parties relating to the interpretation or application of this Protocol which the Parties are unable to settle by negotia-

5. Ratifikasjon eller tiltreding skjer ved å deponere eit dokument hos generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane.
6. Dokument om ratifikasjon eller tiltreding som blir deponerte etter at ei endring av denne protokollen i samsvar med føresegnene i artikkel 13 er sett i kraft, skal gjelde for protokollen med desse endringane.

Artikkel 8

Ikraftsetjing

1. Protokollen her trer i kraft på den nittiande dagen etter at fem av statane som det er vist til i artikkel 7 paragraf 3 i denne protokollen, har deponert ratifikasjons- eller tiltredingsdokumenta sine.
2. For ein stat som ratifiserer eller tiltrer protokollen etter at fem statar har deponert ratifikasjons- eller tiltredingsdokumenta sine, skal protokollen her tre i kraft på den nittiande dagen etter at denne staten har deponert ratifikasjons- eller tiltredingsdokumentet sitt.

Artikkel 9

Oppseiing

1. Ein part kan seie opp protokollen her ved å underrette generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane om dette.
2. Oppseiinga trer i kraft 12 månader etter datoen då generalsekretæren blei underretta om oppseiinga.
3. Ein stat som opphøyrer å vere part til konvensjonen, skal på den same dagen opphøyre å vere part til protokollen her.

Artikkel 10

Opphøyr

Dersom talet på partar blir redusert til mindre enn fem på grunn av oppseiingar etter at protokollen her er sett i kraft, skal protokollen opphøyre å vere i kraft frå den dagen den siste av desse oppseiingane får verknad. Han skal også opphøyre å vere i kraft frå den dagen konvensjonen opphøyrer å vere i kraft.

Artikkel 11

Tvist

Alle tvistar mellom to eller fleire partar som gjeld tolkinga eller bruken av protokollen her, som partane ikkje greier å avgjere ved forhandling eller på

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

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

Article 12

Reservations

1. Any State may, at the time of signing, ratifying, or acceding to this Protocol, declare by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations that it does not consider itself bound by article 11 of this Protocol. Other Parties shall not be bound by article 11 of this Protocol in respect of any Party which has entered such a reservation.
2. The declaration referred to in paragraph 1 of this article may be withdrawn at any time by a notification addressed to the Secretary-General of the United Nations.
3. No other reservation to this Protocol shall be permitted.

Article 13

Amendments

1. Once this Protocol is in force, it may be amended according to the procedure defined in this article.
2. Any proposed amendment to this Protocol presented by a Party to this Protocol shall be submitted to the Working Party on Road Transport of the United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) for consideration and decision.
3. The Parties to this Protocol shall make all possible efforts to achieve consensus. If, despite these efforts, consensus is not reached on the proposed amendment, it shall require, as a last resort, for adoption a two-thirds majority of Parties present and voting. A proposed amendment adopted either by consensus or by a two-thirds majority of Parties shall be submitted by the secretariat of the United Nations Economic Commission for Europe to the Secretary-General to be circulated for acceptance to all Parties to this Protocol, as well as to signatory States.
4. Within a period of nine months from the date on which the proposed amendment is communicated by the Secretary-General, any Party may inform the Secretary-General that it has an objection to the amendment proposed.
5. The proposed amendment shall be deemed to have been accepted if, by the end of the period

annan måte, kan etter kravsmål frå ein av dei aktuelle partane bli sende til Den internasjonale domstolen til avgjerd.

Artikkel 12

Atterhald

1. Ein stat kan ved underteikning, ratifikasjon eller tiltreding av protokollen her erklære ved kunngjering til generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane at han ikkje reknar seg som bunden av artikkel 11 i protokollen her. Andre partar skal ikkje vere bundne av artikkel 11 i protokollen her overfor ein part som har teke eit slikt atterhald.
2. Kunngjeringa som det er vist til i paragraf 1 i artikkelen her, kan når som helst trekkjast tilbake ved ei erklæring adressert til generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane.
3. Ingen andre atterhald til protokollen her skal vere tillatne.

Artikkel 13

Endringar

1. Når protokollen her er sett i kraft, kan han endrast i samsvar med prosedyren som er skildra i artikkelen her.
2. Alle føreslåtte endringar til denne protokollen som blir lagde fram av ein av partane, skal sendast inn til arbeidsgruppa for vegtransport i Dei sameinte nasjonanes økonomiske kommisjon for Europa (UNECE) til vurdering og avgjerd.
3. Partane i denne protokollen skal gjere alt dei kan for å oppnå konsensus. Dersom dei likevel ikkje oppnår konsensus om den føreslåtte endringa, krevst det, som ein siste utveg, to tredjedels fleirtal blant partane som er til stades og stemmer, for at endringa skal bli vedteken. Ei føreslått endring som blir vedteken anten ved konsensus eller to tredjedels fleirtal blant partane, skal sendast av sekretariatet for Dei sameinte nasjonanes økonomiske kommisjon for Europa til generalsekretæren, slik at ho kan sendast til godkjenning hos alle partane i protokollen her, og til statane som har underteikna han.
4. I løpet av ni månader frå datoen då den føreslåtte endringa blir send ut av generalsekretæren, kan ein av partane underrette generalsekretæren om at ein har ei innvending mot den føreslåtte endringa.
5. Den føreslåtte endringa skal reknast som godkjend dersom det ved utgangen av dei ni

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbeholdning på veg (CMR)

of nine months foreseen in the preceding paragraph, no objection has been notified by a Party to this Protocol. If an objection is stated, the proposed amendment shall be of no effect.

6. In the case of a country which becomes a Contracting Party to this Protocol between the moment of notification of a proposal for amendment and the end of the nine-month period foreseen in paragraph 4 of this article, the secretariat of the Working Party on Road Transport of the Economic Commission for Europe shall notify the new State Party about the proposed amendment as soon as possible. The latter may inform the Secretary-General before the end of this period of nine months that it has an objection to the proposed amendment.
7. The Secretary-General shall notify, as soon as possible, all the Parties of objections raised in accordance with paragraphs 4 and 6 of this Article as well as of any amendment accepted according to paragraph 5 above.
8. Any amendment deemed to have been accepted shall enter into force six months after the date of notification of such acceptance by the Secretary-General to Parties.

Article 14

Convening of a diplomatic conference

1. Once this Protocol is in force, any Party may, by notification to the Secretary-General of the United Nations, request that a conference be convened for the purpose of reviewing this Protocol. The Secretary-General shall notify all Parties of the request and a review conference shall be convened by the Secretary-General if, within a period of four months following the date of notification by the Secretary-General, not less than one fourth of the Parties to this Protocol notify him of their concurrence with the request.
2. If a conference is convened in accordance with the preceding paragraph, the Secretary-General shall notify all the Parties and invite them to submit within a period of three months such proposals as they may wish the Conference to consider. The Secretary-General shall circulate to all Parties the provisional agenda for the Conference together with the texts of such proposals at least three months before the date on which the Conference is to meet.

månadene som er skildra i paragrafen ovanfor, ikkje har kome inn innvendingar frå nokon av partane i protokollen her. Dersom det kjem inn innvendingar, vil den føreslåtte endringa ikkje tre i kraft.

6. Dersom ein stat blir kontraherande part i denne protokollen i tida frå det er sendt ut melding om eit endringsforslag, til utgangen av perioden på ni månader som er skildra i paragraf 4 i artikkelen her, skal sekretariatet for arbeidsgruppa for vegtransport i Den økonomiske kommisjonen for Europa underrette den nye statsparten om den føreslåtte endringa så snart som mogleg. Sistnemnde kan underrette generalsekretæren før utgangen av perioden på ni månader om at ein har ei innvending mot den føreslåtte endringa.
7. Generalsekretæren skal, så snart som mogleg, underrette alle partane om innvendingar som er i samsvar med paragraf 4 og 6 i artikkelen her, og om alle endringar som blir godkjende i samsvar med paragraf 5 ovanfor.
8. Alle endringar som blir rekna som godkjende, skal tre i kraft seks månader etter datoen då generalsekretæren kunngjer godkjenninga for partane.

Artikkel 14

Samankalling til ein diplomatisk konferanse

1. Når protokollen her har tredd i kraft, kan ein av partane ved melding til generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane be om at det blir kalla saman til ein konferanse for å revidere protokollen her. Generalsekretæren skal underrette alle partane om førespurnaden, og generalsekretæren skal kalle saman til ein revisjonskonferanse dersom, i løpet av ein periode på fire månader etter datoen for underretninga frå generalsekretæren, ikkje mindre enn ein firedel av partane i protokollen her gjev melding om at dei er einige i førespurnaden.
2. Dersom det blir kalla saman til ein konferanse i samsvar med paragrafen ovanfor, skal generalsekretæren underrette alle partane og invitere dei til, i løpet av ein periode på tre månader, å sende inn slike forslag som dei måtte ønskje at konferansen skal behandle. Generalsekretæren skal sende ut forslag til dagsorden for konferansen saman med tekstane til slike forslag til alle partane minst tre månader før dagen då konferansen skal møte.

Endringer i vegfraktloven mv. (elektroniske fraktbrev) og samtykke til ratifikasjon av tilleggsprotokoll 20. februar 2008 om elektroniske fraktbrev (eCMR) til Genève-konvensjonen 19. mai 1956 om fraktavtaler ved internasjonal godsbefordring på veg (CMR)

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

3. Generalsekretæren skal invitere alle statar som det er vist til i artikkel 7 paragraf 1, 3 og 4 i protokollen her, til alle konferansar som er kalla saman i samsvar med artikkelen her.

Article 15

Notifications to States

In addition to the notifications provided for in Articles 13 and 14, the Secretary-General of the United Nations shall notify the States referred to in Article 7, paragraph 1, above, and the States which have become Parties to this Protocol in accordance with paragraphs 3 and 4 of Article 7, of:

- (a) Ratifications and accessions under Article 7;
- (b) The dates of entry into force of this Protocol in accordance with Article 8;
- (c) Denunciations under Article 9;
- (d) The termination of this Protocol in accordance with Article 10;
- (e) Declarations and notifications received in accordance with Article 12, paragraphs 1 and 2.

Article 16

Depositary

The original of this Protocol shall be deposited with the Secretary-General of the United Nations, who shall send certified true copies thereof to all the States referred to in Article 7, paragraphs 1, 3 and 4, of this Protocol.

DONE at Geneva, this twentieth day of February two thousand and eight, in a single copy in the English and French languages, each text being equally authentic.

Artikkel 15

Underretningar til statar

I tillegg til underretningane som er nemnde i artikkel 13 og 14, skal generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane underrette statane det er vist til i artikkel 7 paragraf 1 ovanfor, og statane som er blitt partar i denne protokollen i samsvar med artikkel 7 paragraf 3 og 4 ovanfor, om

- (a) ratifikasjonar og tiltredingar etter artikkel 7
- (b) datoane for ikraftsetjing av protokollen her i samsvar med artikkel 8
- (c) oppseiingar etter artikkel 9
- (d) opphøyr av protokollen her i samsvar med artikkel 10
- (e) erklæringar og kunngjeringar som er mottekne i samsvar med artikkel 12 paragraf 1 og 2

Artikkel 16

Depot

Originalen til protokollen her skal vere deponert hos generalsekretæren i Dei sameinte nasjonane, som skal sende stadfesta kopiar av han til kvar av statane som er nemnde i artikkel 7 paragraf 1, 3 og 4 i protokollen her.

Utfjerda i Genève tjuande februar to tusen og åtte i eitt einaste eksemplar på engelsk og fransk språk, der dei to tekstane er like gyldige.

