



Justitiedepartementet  
103 33 Stockholm

Göteborg 12 mars 2019

**Remissvar angående tillträde till Rotterdamreglerna. SOU 2018:60 Ju 2018/04011/L3.  
Betänkande av 2016 års sjölagsutredning**

**Er beteckning: STY-2018-574**

Sveriges Skeppsmäklareförening har genom remiss den 7 december 2018 beretts tillfälle att avge yttrande över betänkandet "Tillträde till Rotterdamreglerna" (SOU 2018:60).

Sveriges Skeppsmäklareförening anser att utredningen varit mycket gedigen och har ingen erinran mot betänkandet, men vill särskilt framhålla följande:

Vi instämmer i att det är viktigt att vi avvaktar implementeringen tills tillräckligt många länder tillträtt konventionen så att det inte blir osäkerhet i vilka regler som gäller vid internationell handel.

De förändringar som ändå kan behöva göras innan detta skett anser vi är väl avvägda och vi instämmer i behovet av att förändra även i den svenska sjölagen. Vi får till exempel instämma i att det anses rimligt att ansvarsundantaget för Nautiskt fel tas bort, det har egentligen för länge sen förlorat sitt berättigande.

Sveriges Skeppsmäklareförening instämmer även i förslaget att en transformering är ett lämpligt sätt att föra in Rotterdamreglerna i svensk lag. Detta då en det ger tydligare förarbeten till gagn för framtida tolkning av lagen.

Sveriges Skeppsmäklareförening menar också att de förändringar som gjorts i förhållande till den officiella lydelsen av Rotterdamreglerna (som främst ska förenkla och förkorta regelmassan) är lämpliga. Det är emellertid viktigt att lagen, i ett internationellt perspektiv, inte framstår som något annat än Rotterdamreglerna, vilket annars skulle kunna leda till förvirring för de som ska efterleva reglerna.

I 13 kap. Sjölagen har den sk. katalogen av ansvarsfrihetsgrunder, som återfinns i Haagreglerna, utmönstrats och ersatts av en ansvarsregel för vållande. Även om en vållanderegeln hade varit fullt tillräcklig, är Sveriges Skeppsmäklareförening enig med utredningen att det finns en poäng i ett internationellt perspektiv, att återinföra katalogen för att minska risken för förvirring.

En annan stor förändring är förslaget att, eftersom Rotterdamreglerna inte använder termen konossement, utmönstra denna term ur övrig lagstiftning. Vi är medvetna om att termen konossement kan orsaka viss förvirring i ett internationellt perspektiv, men då detta främst har med innebörden av begreppet negotiabilitet att göra, kommer vi inte undan problemet genom att använda Rotterdamreglernas ”negotiable transport dokument”. Sveriges Skeppsmäklareförening anser därför att termen konossement kan behållas i övrig lagstiftning.

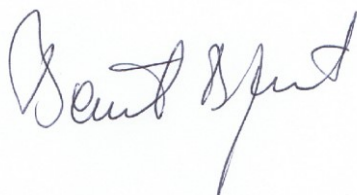
Sveriges Skeppsmäklareförening anser vidare att förslaget i denna del saknar en adekvat konsekvensutredning.

Slutligen instämmer Sveriges Skeppsmäklareförening i utredningens bedömning av Sveriges tillträde till konventionen. Det är visserligen dags för en modernisering av de internationella reglerna, men vi har ingenting att vinna på att anpassa oss till Rotterdamreglerna och därmed bli bundna av dess regelsystem, om det inte tillämpas av majoriteten av våra handelspartners. Det allra viktigaste är alltså att vi i ett internationellt perspektiv får enhetliga regler.

Slutligen instämmer vi i att hänvisningen till York Antwerpen-reglerna i Sjölagens 17 kap. bör vara till 2016-års version av dessa regler, på det sätt som utredningen föreslagit.

Med vänlig hälsning

SVERIGES SKEPPSMÄKLAREFÖRENING



Berit Blomqvist, VD  
Postgatan 4  
411 13 Göteborg

Telefon: 031 13 34 94  
[berit.blomqvist@swe-shipbroker.se](mailto:berit.blomqvist@swe-shipbroker.se)

**Sveriges Skeppsmäklareförening**  
(The Swedish Shipbrokers' Association)

---

[www.swe-shipbroker.se](http://www.swe-shipbroker.se)