

Till Justitiedepartementet

Ju2018/04011/L3

Göteborg, 11 mars 2019

## **SOU 2018:60, Tillträde till Rotterdamreglerna**

Sveriges Ångfartygs Assuransföreningen (The Swedish Club) har tagit del an den till remissen bifogade utredningen och har följande synpunkter och kommentarer, som huvudsakligen rör förslaget till tillträde.

### **Bakgrund**

Den nuvarande regleringen i 13 kap Sjölagen baseras i huvudsak på de s.k. Haagreglerna från 1924 som moderniserades i viss mån via antagandet av det s.k. Visbytillägget 1968, tillsammans kända som Haag-Visbyreglerna. Haag-Visbyreglerna har genom åren kommit att bli grundläggande regelverk, antingen som gällande rätt via lagstiftning eller via inkorporering i fraktavtal, för genomförandet av sjötransporter i stort sett hela världen.

Haag-Visbyreglerna ligger också till grund för omfattningen av i stort sett all ansvarsförsäkring för gods i samband med sjötransport via s.k. Protection and Indemnity (P&I) försäkring. P&I försäkringen är en ömsesidig försäkringsform som växte fram i mitten av 1800-talet för att täcka ansvar en redare tvingande kan åläggas i samband med sjötransport. The Swedish Club har sedan 1910 erbjudit P&I försäkring åt sina medlemmar, som en av 13 s.k. P&I klubbar som tillsammans tillhandahåller P&I försäkring åt ca 90 % av världsfloTTans redare på ömsesidig basis. The Swedish Club, som är ett ömsesidigt bolag, tillhandahåller P&I försäkring åt ca 4,5 % av världshandelsflottans redare som via köpet av försäkringen blir medlemmar i The Swedish Club.

Haag-Visbyreglerna utgör ramen för det ansvar en redare kontraktuellt sett kan åta sig gentemot en lastägare och fortsatt erhålla täckning av via sin P&I försäkring. Vidare ansvar som åläggs en redare genom tvingande lagstiftning är också täckt under försäkringen. Att som redare kontraktuellt ta på sig mer ansvar än P&I reglerna, som baseras på Haag-Visbyreglerna, innebär att redaren behöver köpa tilläggförsäkring vilket fördyrar fraktkostnaden och därigenom fördyras varan för slutkonsumenten.

### **Utvidgat ansvar**

Rotterdamreglerna innebär ett utvidgande av redarens ansvar gentemot lastägaren. Ansvaret utvidgas genom att t.ex. allmänt accepterade ansvarsfrihetsgrunder för de speciella risker det innebär att

---

#### **HEAD OFFICE GOTHENBURG**

The Swedish Club  
Visiting address: Gullbergs Strandgata 6  
Postal address: P.O. Box 171,  
SE-401 22 Gothenburg, Sweden  
Tel +46 31 638 400  
E-mail [swedish.club@swedishclub.com](mailto:swedish.club@swedishclub.com)  
[www.swedishclub.com](http://www.swedishclub.com)  
Emergency No. +46 31 151 328

#### **PIRAEUS**

#### **HONG KONG**

#### **TOKYO**

#### **OSLO**

#### **LONDON**

transportera last på världshaven försvinner. Ansvarsfrihetsgrunderna återfinns i 13 kap Sjölagen, i den s.k. katalogen. Denna markanta utökning av redarens ansvar kommer att innebära fördyring av sjötransport av last samt ha långtgående konsekvenser för utformningen av P&I försäkringsreglerna vad gäller redarens ansvar gentemot last för världshandelsflottan i stort.

Ett tidigare försök har gjorts att uppdatera regleringen av internationella sjötransporter via antagandet av de s.k. Hamburgreglerna från 1978 som vunnit viss genomslagskraft men dock inte har lyckats ersätta Haag-Visbyreglerna som den utbreddt accepterade regleringen av internationell sjötransport. Haag-Visbyreglerna används fortsatt av redarna själva via kontraktuell inkorporering i transportdokument.

Rotterdamreglerna innebär en väsentlig höjning av ansvarsbeloppen jämfört med Haag-Visbyreglerna vilket kommer innebära en fördyring av P&I försäkringen och i förlängningen av fraktavgifterna. Rotterdamreglerna utvidgar också redarens ansvarsperiod från nuvarande reling-till-reling till dörr-till-dörr. Rotterdamreglerna är därigenom en unimodal konvention med ambitionen att vara en multimodal konvention, vilket är mycket olyckligt. Emedan t.ex. containertransport visserligen sker alltmer på dörr-till-dörrbasis är det inte rimligt att redaren, som endast utför en del av transporten, ska ansvara för vad som sker med containern när den är utanför redarens kontroll och transporteras ombord på t.ex. tåg eller lastbil.

Rotterdamreglerna kommer i dessa fall att bli tillämpliga i vissa situationer även om de inte är anpassade för det. Visserligen försöker Rotterdamreglerna råda bot på detta genom att ge företräde i vissa fall åt övriga unimodala konventioner. Detta lyckas dock dåligt då Rotterdamreglerna t.ex. ålägger redaren ansvar för skada som inte tydligt kan allokeras till transport av last via annat transportslag, även när den internationella sjötransporten endast utgör en liten del av den totala transporten.

De multimodala transportdokument som utvecklats på marknaden bygger på den så kallade nätverksprincipen genom vilken varje transportsträcka regleras av de för transportslaget gällande ansvarsbestämmelserna. Nätverksprincipen leder till en flexibel ansvarsregim genom att denna anpassar sig automatiskt till varje transportslag som används vid transporten av godset.

Ett försök att anta uniforma regler för multimodal transport gjordes via 1980 års konvention för multimodala transporter som utformades i efterdyningarna av Hamburgreglerna från 1978 men denna har inte fått tillräckligt stöd för att träda i kraft. Att genom en unimodal konvention försöka skapa en multimodal konvention är i vår mening inte lyckat.

### **Utmönstring av termen konossement**

Haag-Visbyreglerna börjar onekligen att bli föråldrade på vissa punkter då de bygger på hanteringen av styckegods. Hanteringen innebar att redaren mottog godset från avlastaren, utfärdade ett kvitto, d.v.s. ett konossement, och levererade sedan godset mot sagda konossement i lossningshamnen. Detta skiljer sig ifrån dagens dominerande containertransport och hantering av laster i bulk. Dock erbjuder tyvärr inte Rotterdamreglerna någon praktisk lösning på de problem dagens redare står inför i samband med transport av last.

Hantering av konossement är föråldrad för t.ex. transport av flytande last i bulk där det fysiska konossementet sällan hinner fram före fartyget ankommer till lossningshamn och redaren utsätts för kommersiellt tryck att leverera last utan mottagande av konossementet. I det läget saknar redaren P&I täckning för felleverans vilket innebär en allvarlig exponering för redaren själv.

Konossementet är dock, via sin negotiabilitet, fortsatt grundläggande för handel med och transport av bulklast av solid last som t.ex. kol och spannmål. Containertransport har inte samma problem utan använder sig redan av en annan form av fraktsedel, s.k. seawaybill, som inte är negotiabel men som är accepterad under Haag-Visbyreglerna som förskriver leverans till namngiven mottagare istället för innehavare av konossement.

Då termen konossement inte används i Rotterdamreglerna föreslår utredningen ett utmönstrande av termen ifrån svensk lagstiftning till förmån för Rotterdamreglernas användning av termen 'negotiabelt transportdokument'. Ett byte av namn till negotiabelt transportdokument råder tyvärr inte bot på de olika praktiska problem vi ser att våra medlemmar står inför vad gäller konossementhanteringen, varav ovan beskrivna utmaning endast är ett av många exempel. The Swedish Club anser att förslaget i denna del saknar en adekvat konsekvensutredning.

### **Uniformitet**

P.g.a. sjötransportens internationella karaktär ser The Swedish Club fördelen och nödvändigheten av internationell uniformitet så långt möjligt vad gäller regleringen. Dock är det viktigt att en väl avvägd och allmänt accepterad reglering antas då i annat fall en förändring av lagstiftningen på området riskerar att differentiera mer än uniformera regleringen.

### **Slutsats**

The Swedish Club kan av ovan beskrivna anledningar inte instämma i utredningens bedömning av Sveriges tillträde till konventionen.

The Swedish Club



Malin Högberg