

Justitiedepartementet  
Enheten för immaterialrätt och transport-  
rätt  
103 33 Stockholm

## **Betänkandet Tillträde till Rotterdamreglerna (SOU 2018:60)**

Tingsrätten har granskat betänkandet och har följande synpunkter.

### **Allmänt**

Tingsrätten ställer sig positiv till utredningens förslag att hänvisningen i 17 kap. 1 § sjölagen till York-Antwerpen reglerna uppdateras så att hänvisningen i stället avser 2016 års regler och att regeringen efter ändringen tillkänna ger lydelsen av York-Antwerpenreglerna 2016.

Tingsrätten instämmer i utredningens överväganden att den modernisering som Rotterdamreglerna innebär inte är ett tillräckligt starkt skäl i sig för ett svenskt tillträde utan att avgörande för ett tillträde är möjligheten att genom dem skapa en internationellt enhetlig reglering. Som utredningen föreslår finns det således inte någon anledning för Sverige att tillträda Rotterdamreglerna förrän det står klart att de kommer att få en förhållandevis vidsträckt spridning och ratificerats av de stora sjöfartsnationerna och handelspolitiskt viktiga länderna. I annat fall ökar den splittring som redan finns mellan olika länders regleringar på sjörettens område. Det är även viktigt att tillträde inte sker förrän övriga skandinaviska länder bestämmer sig för att ratificera reglerna så att den enhetliga reglering som i dag finns på sjörettens område hos de nordiska länderna behålls. Förslaget att ändringarna i sjölagen, med undantag för 17 kap. 1 §, ska träda i kraft den dag regeringen bestämmer tillstyrks därför.

Tingsrätten anser också att den lämpligaste formen är att Rotterdamreglerna, om de kommer att antas, transformeras och förs in i sjölagen snarare än att reglerna inkorporeras. På det sättet kan också den nordiska rättslikheten på sjörettens område bibehållas. I likhet med utredningen anser tingsrätten att Rotterdamreglernas uppbyggnad i vissa delar är svårtillgänglig och kan leda till tolkningssvårigheter. Tingsrätten kan konstatera att redan nu avviker den svenska översättningen i vissa delar från den engelska texten vilket öppnar för olika tolkningar av samma regel i olika länder. En transformering innebär också att det kommer att

finnas förarbeten som är mer lättillgängliga än de som finns beträffande konventionen som sådan.

I den mån Sverige ratificerar konventionen anser tingsrätten i likhet med utredningen att Sverige bör avstå från att lämna en förklaring att bli bunden av bestämmelserna i Rotterdamreglernas kapitel 14 och 15 om domstols behörighet.

### De föreslagna ändringarna i sjölagen

När det gäller de av utredningen föreslagna ändringarna i sjölagen har tingsrätten följande synpunkter.

Tingsrätten ställer sig frågande till att termen konossement, som är väl inarbetat, ändras inte bara i sjölagen utan även i andra lagar till det längre och tyngre ”negotiabelt transportdokument”. Den förvirring som finns internationellt i dagsläget har med innebörden av ordet negotiabelt att göra vilket inte lär ändras genom den föreslagna ändringen.

Tingsrätten ifrågasätter även införandet av en innehållsförteckning i 13 kap. 1 § sjölagen. Visserligen innehåller förslaget på ett nytt kapitel 13 fler paragrafer än tidigare, men införande av innehållsförteckning saknar motsvarighet i övriga omfångsrika kapitel i sjölagen.

#### 13 kap. 31 §

Tingsrätten anser att ordet ”hos” bör läggas till i bestämmelsen före ”en maritimt utförande part” för att undvika missförstånd. Tingsrätten är medveten om att den föreslagna bestämmelsen stämmer överens med den svenska översättningen av artikel 19. 4 Rotterdamreglerna. I den engelska versionen står det dock ”Nothing in this Convention imposes liability on the master or crew of the ship or on an employee of the carrier or of a maritime performing party” (tingsrättens kursivering).

#### 13 kap. 21 § och 22 §

I nuvarande 13 kap. 16 § och 17 § används ordet lastägare. I de föreslagna bestämmelserna har lastägare bytts ut mot tre olika termer, förfogandeberättigade, avsändaren (21 §) och ägaren av godset (22 §). Med hänsyn till att det av författningsskomentaren framgår att båda bestämmelserna bygger på nuvarande 13 kap. 16 § och 17 § och att några ändringar i sak inte är avsedda framstår det inte som befogat och kan leda till förvirring. I vart fall bör en hänvisning till 86 § och 87 § finnas efter ordet förfogandeberättigade (se även 20 §).

13 kap. 40 §

Första stycket bör kanske omformuleras så att det tydligare framgår vad hänvisningen till 17 § syftar på.

13 kap. 50 §

Utredningen uppger att enligt förarbetena till Rotterdamreglerna omfattar artikel 30 inte avsändarens ansvar för dröjsmålsskada. Tingsrätten anser att ordet ”dröjsmålsskada” bör läggas till i texten till den föreslagna 50 § för att undvika tolkningsfel om det inte finns anledning att begränsa ansvaret för dröjsmål i svensk rätt på det sätt som görs i konventionen.

Tingsrätten är överens med utredningen att det inte bör införas någon begränsningsregel för avsändaren även om konventionen nu tillåter att så sker.

13 kap. 51 §

I bestämmelsen nämns bara transportören som skadelidande. Bestämmelsen uppges vara byggd på nuvarande 13 kap. 41 §. Någon ändring i förhållande till gällande rätt är inte avsedd enligt utredningen. Det bör, enligt tingsrätten, i så fall avspelas i lagtexten. Tingsrätten ifrågasätter därför varför undertransportören (i lagförslaget benämnd som utförande part) då inte nämns i bestämmelsen. Tingsrätten anser inte att det är lämpligt att läsare av lagtext ska behöva gå till en författningskommentar eller till förarbeten för att få besked om vilka som är att betrakta som skadelidande när det klart kan framgå av lagtexten. Inte minst är det angeläget då i vart fall domstolar vid en tvist i de flesta fall i första hand tolkar en bestämmelse efter dess ordalydelse.

13 kap. 54 §

Av författningskommentaren till 54 § i utredningens förslag framgår att utredningen inte anser att det finns anledning att vidareföra nuvarande 13 kap. 11 § första stycket som ger transportören rätt till ersättning om avsändaren frånträder transportavtalet innan transporten börjat eftersom det framgår av 46 § (och 50 §) att ersättning kan utgå om avsändaren inte avlämnar godset. 46 § behandlar avsändarens skyldighet att lämna över godset i sådant skick att det är färdigt för transport. Tingsrätten ställer sig därför frågande till valet att inte vidareföra bestämmelsen om ansvar vid hävning före transport eftersom hävning av ett avtal inte alltid är liktydigt med bristande skyldighet att avlämna gods på det sätt som anges i 46 §. Ska transportörens eventuella rätt till ersättning för skada falla bort i förhållande till nuvarande bestämmelser om hävning av avtalet sker innan transporten påbörjats?

13 kap. 71 §

Ordet transportdokument är felstavat i första stycket.

13 kap. 102 §

Tingsrätten ställer sig negativ till utredningens förslag att skriftlighetskravet beträffande skiljeavtal tas bort i bestämmelsen om skiljeavtal i 13 kap. sjölagen (förslaget 102 § nuvarande 61 §). Det är snarare regel än undantag att svaranden när talan väcks i sjö- och transportmål gör en invändning om rättegångshinder. Ur ett domstolsperspektiv kan ett avskaffande av skriftlighetskravet för skiljeavtal leda till bevissvårigheter och ökade kostnader när en sådan fråga om rättegångshinder på grund av skiljeklausul ska prövas. I dagsläget kan, på grund av kravet på skriftlighet, sådana frågor avgöras på handlingarna. Med ett borttagande av krav på skriftlighet tvingas part, som gör gällande att parterna har avtalat om skiljeförfarande, åberopa muntlig bevisning och förhandling hållas i tingsrätten. Det riskerar också att leda till bevissvårigheter både i frågan om skiljeavtal har träffats och vilken ort som valts i skiljeavtalet för skiljeförfarandet. En muntlig förhandling i en fråga om rättegångshinder innebär även ökade kostnader både för parter och för staten liksom risk för att ett avgörande fördröjs i onödan. Några sakliga skäl för att utmönstra kravet på skriftlighet som utredningen föreslår finns inte. Kravet på att skiljeavtal ska vara skriftliga ska därför inte tas bort.

---

Detta yttrande har beslutats rådmännen Kavita Bäck Mirchandani och Gunilla Fransson.

Kavita Bäck Mirchandani

Gunilla Fransson