



11 mars 2019

SOU 2019:60, Tillträde till Rotterdamreglerna

Sveriges Dispaschör har tagit del av den till remissen bifogade utredningen och har följande synpunkter och kommentarer.

Den nu gällande regleringen i 13 kap. Sjölagen bygger i huvudsak på de sk. Haagreglerna från 1924, justerade 1968 genom de sk. Haag-Visbyreglerna. Haag-Visbyreglerna ha kommit att åtnjuta mycket stort inflytande på världens sjötransporter både såsom tillämplig rätt, men också genom inkorporering i fraktavtal. Haag-Visbyreglerna har den fördelen att de är väl inarbetade och välkända till sitt innehåll, men den nackdelen att de kan framstå som otidsenliga. Mycket har trots allt hänt inom sjöfartssektorn sedan 1924!

De nya Rotterdamreglerna innehåller regleringar som många gånger framstår som mer tidsenliga. Tex får det anses att ansvarsundantaget för sk. Nautiskt fel förlorat sitt berättigande i och med modern navigationsutrustning. Å andra sidan utgör Rotterdamreglerna ett oerhört kasuistiskt regelsystem, helt främmande för svensk lagstiftningsteknik.

En första viktig fråga är huruvida reglerna, om de ska antas, ska inkorporeras i svensk rätt, eller transformeras på sätt som utredningen föreslår. Med hänsyn till att Sjölagen utgör ett heltäckande regelsystem, vilket bör bevaras, anser Sveriges Dispaschör att en transformering är lämpligt. En transformering ger generellt sett även mer upplysande förarbeten till gagn för framtida tolkning av lagen.

Vissa förändringar har dock gjorts i förhållande till den officiella lydelsen av Rotterdamreglerna. Sveriges Dispaschör anser att dessa förändringar, som främst synes avse att 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 Dispaschör enig med utredningen att det finns en poäng i ett internationellt perspektiv, att återinföra katalogen, till undvikande av risk för förvirring.

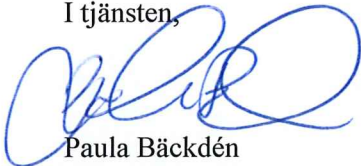
En annan stor förändring är förslaget att, eftersom Rotterdamreglerna inte använder termen konossement, utmönstra denna term ur övrig lagstiftning. Termen konossement ger visserligen upphov till viss förvirring i ett internationellt perspektiv. Detta beror emellertid snarast på att

termen har olika innebörd i olika jurisdiktioner. Denna förvirring har dock med innebörden av begreppet negotiabilitet att göra, vilket innebär att Rotterdamreglernas ”negotiable transport dokument” inte kommer att råda bot på problemen. Sveriges Dispaschör anser därför att termen konossement kan behållas i övrig lagstiftning. Sveriges Dispaschör anser att förslaget i denna del saknar en adekvat konsekvensutredning.

Slutligen instämmer Sveriges Dispaschör i utredningens bedömning av Sveriges tillträde till konventionen. Det är visserligen dags för en modernisering av de internationella reglerna, och det är svårt att se att i den mån Rotterdamreglerna inte vinner genomslag, en ny konvention kommer att utarbetas på ett internationell plan, men Sverige har inget att vinna på att finna sig bunden av ett regelsystem som inte tillämpas av dess handelspartners. Det allra viktigaste är i ett internationellt perspektiv att enhetliga regler tillämpas.

Sveriges Dispaschör anser att hänvisningen till York Antwerpen-reglerna i Sjölagens 17 kap. bör vara till 2016-års version av dessa regler, på sätt som utredningen föreslagit.

I tjänsten,



Paula Bäckdén
Bitr. dispaschör