



SVENSKA SJÖRÄTTSFÖRENINGEN

The Swedish Maritime Law Association

Göteborg den 11 mars 2019

SOU 2019:60, Tillträde till Rotterdamreglerna

Svenska Sjörettsföreningen 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 s.k. Haagreglerna från 1924, justerade 1968 genom de s.k. 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. T.ex. får det anses att ansvarsundantaget för s.k. 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 Svenska Sjörettsföreningen 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. Svenska Sjörettsföreningen 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 s.k. katalogen av ansvarsfrihetsgrunder, som återfinns i Haagreglerna, utmönstrats och ersatts av en ansvarsregel för vållande. Även om en vållanderegler hade varit fullt tillräcklig, är Svenska Sjörettsföreningen 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. Svenska Sjörättsföreningen anser därför att termen konossement kan behållas i övrig lagstiftning. Svenska Sjörättsföreningen anser att förslaget i denna del saknar en adekvat konsekvensutredning.

Slutligen instämmer Svenska Sjörättsföreningen 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.

Svenska Sjörättsföreningen 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.

På Svenska Sjörättsföreningens vägnar,



Paula Bäckdén

Ordförande