



Justis - og beredskapsdepartementet  
Postboks 8005 Dep.  
0030 Oslo

Også sendt pr. e-post: [lovavdelingen@jd.dep.no](mailto:lovavdelingen@jd.dep.no)

Deres ref.:  
201202861/ ES I  
HO/mk

Dok. nr.: 143748

Saksbehandler: Trude Molvik

15.10.2012

## Høringsuttalelse - NOU 2012: 10 Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven

### 1. Innledning

Vi viser til departementets høringsbrev av 08.05.2012 vedrørende ovennevnte høring.

Det er en prioritert oppgave for Advokatforeningen å drive rettspolitisk arbeid gjennom høringsuttalelser. Advokatforeningen har derfor en rekke lovutvalg inndelt etter fagområder. I våre lovutvalg sitter advokater med særskilte kunnskaper innenfor det aktuelle fagfelt og hvert lovutvalg består av advokater med ulik erfaringsbakgrunn og kompetanse innenfor fagområdet. Arbeidet i lovutvalgene er frivillig og ulønnet.

Advokatforeningen ser det som sin oppgave å være en uavhengig høringsinstans med fokus på rettssikkerhet og på kvaliteten av den foreslåtte lovgivningen.

I saker som angår advokaters rammevilkår vil imidlertid regelendringen også bli vurdert opp mot advokatbransjens interesser. Det vil i disse tilfellene bli opplyst at vi uttaler oss som en berørt bransjeorganisasjon og ikke som et uavhengig ekspertorgan. Årsaken til at vi sondrer mellom disse rollene er at vi ønsker å opprettholde og videreutvikle den troverdighet Advokatforeningen har som et uavhengig og upolitisk ekspertorgan i lovgivningsprosessen.

I den foreliggende sak uttaler Advokatforeningen seg som ekspertorgan. Saken er forelagt lovutvalget for Samferdsel og sjø-, luft- og annen transportrett inklusive sjøforsikring. Lovutvalget består av Trond Eilertsen (leder), Jan Roar Fløtre, Geir Gustavsson, Per-Åge Nygård, Sindre Walderhaug og Axel Øwre.

Advokatforeningen avgir følgende høringsuttalelse:

### 2. Spørsmålet om tiltredelse

Advokatforeningen anser at spørsmål om tiltredelse, herunder om Norge skal binde seg til kapitlene om domsmyndighet og voldgift i konvensjonen, må baseres på vurderinger av hovedsaklig rettspolitisk karakter. Slike vurderinger synes å falle utenfor Advokatforeningens mandat. Advokatforeningen er imidlertid enig med Sjølovkomiteen i at det er hensiktsmessig å arbeide for å sikre en ensartet lovgivning, særlig på et område som dette, som i stor grad er preget av internasjonale aktører. Videre er Advokatforeningen enig i at det er hensiktsmessig at Norge

eventuelt tiltrer konvensjonen etter at andre toneangivende handels- og sjøfartsnasjoner har tiltrådt.

### 3. Kommentarer til de enkelte bestemmelser

#### 3.1 Til ny § 251

I ny § 251 nr. 17 bør begrepet "*Elektronisk kommunikasjon*" settes i kursiv i likhet med øvrige begrep som defineres for å klargjøre at det er dette begrepet som defineres. Hensynet til ensartet utforming tilsier det samme.

I ny § 251 nr. 18 foreslår Advokatforeningen at frasen "*i en eller flere elektroniske meldinger*" endres til "*i en eller flere meldinger utstedt ved bruk av elektronisk kommunikasjon*" da dette etter Advokatforeningens syn samsvarer bedre med konvensjonsteksten enn forslagets eksisterende ordlyd. Det vises spesielt til at det eksisterende forslaget ikke viser til det definerte begrepet elektronisk kommunikasjon slik det gjøres i konvensjonsteksten, noe som antas å kunne være uheldig.

I ny § 251 nr. 19 foreslår Advokatforeningen at bestemmelsens innledning endres fra å lyde "(a) *elektronisk dokument som*" til å lyde "*elektronisk dokument (a) som*" slik at begrepet elektronisk dokument ved sin plassering foran alternativene dermed viser til både alternativ (a) og (b) i stedet for kun å være en del av alternativ (a) og ikke (b) slik den eksisterende ordlyden synes å medføre.

I ny § 251 nr. 20 bør ordet "*elektronisk dokument*" endres til "*elektronisk transportdokument*" ettersom dette er begrepet som anvendes i konvensjonen og det er tale om et definert begrep. Elektronisk dokument har språklig et langt videre meningsinnhold enn ordet elektronisk transportdokument.

#### 3.2 Til ny § 258

Rotterdamreglens anvendelse på multimodale transportere vil i enkelte tilfeller kunne skape konflikt. I den forbindelse finner Advokatforeningen grunn til å bemerke at regler for å løse konflikt, herunder § 258, bør være relativt klare for å unngå unødig bruk av domstolens ressurser. Valg av transportkonvensjon vil også kunne få store konsekvenser for partene slik at hensynet til forutberegnelighet også tilsier at dette må avklares på en tydelig måte. Sjølovens § 258 og sitater i de tilhørende forarbeidene, *NOU 2012:10 - Gjennomføring av Rotterdamreglene i sjøloven*, synes ikke å tilfredsstillende dette kravet til klarhet, og Advokatforeningen finner derfor grunn til å bemerke at dette er forhold som bør tydeliggjøres ytterligere.

#### 3.3 Til ny § 260

Etter Advokatforeningens oppfatning er forslaget til ny § 260 første ledd gitt en uheldig utforming. Bestemmelsen om at reglene i kapitlet ikke er til hinder for "fellehavarioppgjør eller bestemmelser i transportavtalen om fellehavarioppgjør" er upresis ettersom det synes uklart hva den første referansen til "fellehavarioppgjør" er ment å sikte til. Advokatforeningen antar at hensikten har vært å vise til regler om fellehavarioppgjør i nasjonal rett slik det vises til i Rotterdamreglens artikkel 84. I Norge er det gitt regler om fellehavari i sjølovens kapittel 17. Dersom hensikten har vært å vise til bestemmelser om fellehavari i nasjonal rett foreslår Advokatforeningen at det inntas en referanse til bestemmelsene i sjølovens kapittel 17 og at ny § 260 dermed gis følgende ordlyd:

*"Bestemmelsene i dette kapitlet er ikke til hinder for fellehavarioppgjør i henhold til kapittel 17 eller bestemmelser i transportavtalen om fellehavarioppgjør."*

### 3.4 Til ny § 261

Etter Advokatforeningens oppfatning er det grunn til å reise spørsmål ved om det er hensiktsmessig å innta særnorske miljøbestemmelser i sjøloven ettersom det kan tenkes å medføre at formålet om uniforme regler på sjørettens område blir forfeilet. I tillegg kommer at de rettslige konsekvenser av denne typen særbestemmelser er uklare og kan skape uforutsigbarhet i avtaleforholdet.

### 3.5 Til ny § 269

Rotterdamreglenes artikkel 16 synes å oppstille et krav om at fjerning av godset kun kan skje der dette "*is reasonably made ...*", med andre ord et rimelighetskrav. Etter Advokatforeningens vurdering synes ikke et tilsvarende krav å være inntatt i forslaget til ny § 269. En ren språklig fortolkning av ordlyden i forslaget til ny § 269 vil i så fall medføre at det er tilstrekkelig at årsaken til at lasten fjernes er hensynet til felles sikkerhet eller å unngå fare for menneskeliv eller eiendom omfattet av sjøfelleskapet. Det er mulig at et slikt rimelighetskrav må innfortolkes, men etter Advokatforeningens syn vil det være fordelaktig om kravet inntas i lovteksten for å sikre at bestemmelsen fullt ut samsvarer med konvensjonens vilkår. Et alternativ er å klargjøre i forarbeidene at et slikt rimelighetskrav må innfortolkes.

### 3.6 Til ny 274

I Rotterdamreglenes artikkel 17 bokstav g angis at transportøren ikke er ansvarlig for tap eller skade på gods, samt for forsinket levering såfremt dette skyldes "*skjulte mangler som ikke kunne oppdages ved tilbørlig aktsomhet*". I § 274 bokstav g er tilsvarende regel inntatt, men her er manglene karakterisert som "*iboende mangler som ikke kan oppdages ved tilbørlig aktsomhet*". Etter Advokatforeningens vurdering synes det mer hensiktsmessig om man anvender formuleringen "*skjulte mangler*" da denne formuleringen er mer presis.

### 3.7 Til ny § 278

Som nevnt under § 261 er Advokatforeningen av den oppfatning at det kan tenkes at formålet om uniforme regler på sjørettens område blir forfeilet når man inntar særnorske miljøbestemmelser i sjøloven.

### 3.8 Til ny § 287

Frasen "*i eller på konteiner en*" bør endres til "*i eller på konteineren*" for å sikre korrekt språkbruk.

### 3.9 Til ny § 290

På side 81 i utredningen reises det spørsmål om regelen gir anvisning på ordinær eller omvendt bevisbyrde. Til tross for at rettskildet bildet synes uklart anser Advokatforeningen det som positivt dersom spørsmålet avklares nærmere i forarbeidene for å unngå usikkerhet i rettsanvendelsen. Alternativet vil være å avgjøre spørsmålet etter alminnelige bevisbyrderegler.

Rotterdamreglenes artikkel 30 nr. 3 synes ikke å være reflektert i forslaget til ny § 290. Etter Advokatforeningens oppfatning bør det vurderes hvorvidt dette bør skje for å sikre en korrekt implementering av Rotterdamreglene.

### 3.10 Til ny § 298

Ordet "*at*" i bestemmelsens bokstav b) bør tas ut ettersom dette er overflødig og må antas å bero på en språklig inkurie.

### 3.11 Til ny § 299

Etter Advokatforeningens oppfatning bør strukturen i bestemmelsens første punkt bokstav a) endres slik at ordene "*til transportøren*" flyttes til setningens siste del slik at "*eller samtlige transportdokumenter om det er utstedt mer enn ett*" blir en innskutt leddsetning da dette samsvarer bedre med konvensjonens ordlyd og fremstår som en bedre språklig utforming.

I første punkt bokstav b) kan ordene "*det andre negotiable transportdokumentet*" vurderes erstattet med "*det ikke-elektroniske negotiable transportdokumentet*" av hensynet til ensartet begrepsbruk. Videre bør kommaet inntatt i bokstav b) tas ut for å sikre en god og naturlig språklig utforming.

I annet punkt bokstav a) bør kommaet tas ut for å sikre en god og naturlig språklig utforming.

Advokatforeningen har ellers ingen øvrige merknader til forslaget til nye lovbestemmelser i sjøloven.

Vennlig hilsen



Erik Keiserud  
leder



Merete Smith  
generalsekretær