

<b>JUSTISDEPARTEMENTET</b>	
09 APR 2008	
SAKSNR.:	200400272
AVD/KONT/BEH:	LOV/EP/ASL
DOK.NR.	581
ARKIVKODE:	

Justisdepartementet  
Postboks 8005 Dep.,  
0030 Oslo

Deres ref.: 200400272- EP IHO/mbb

Oslo, 08. april 2008

**UNCITRAL – HØRING TIL ARBEIDSGRUPPENS ENDELIGE UTKAST TIL NY  
KONVENSJON FOR SJØVERTS TRANSPORT.**

Det vises til departementets ekspedisjon av 4. mars 2008.

Det er et svært omfattende arbeid som er gjennomført med mange interessenter som medvirkende.

Vår verdensorganisasjon FIATA har også medvirket og for tiden er det professor Jan Ramberg som leder FIATAS arbeid.

Ramberg er i svært mange år også vært juridisk rådgiver for de nordiske speditører og har bl a ledet vårt arbeide med revisjonene av NSAB 85 og 2000.

På vegne av vår svenske søsterorganisasjon, har han utarbeidet et tilsvarende høringsvar som jeg vedlegger. LTL støtter disse syn.

For LTL er det viktig å se sammenhengen mellom sjøvertsregler og øvrige transportregler. Vi organiserer stevdorer, skipsekspeditører, havneterminaler og transportører. For oss er det viktig at ansvarsbegrensningene er enkle og mest mulig like samt også rimelige.

I den anledning har vi tidligere sagt at forslaget om å utvide de sjørettslige regler fra å gjelde havn til havn med dør til dør kan være gunstig. Da får vi jo ett regelsett for hele transporten. Men som Ramberg påpeker, kan dette igjen skape uklarheter ved kollisjoner mellom CMR og de nye reglene.

At ansvaret utvides fra 2 SDR til 3 og fra 667 SDR til 875 er helt i orden.

LTL synes også det er rimelig at de som utfører tjenester i havn også rammes slik at de ikke helt kan fraskrive seg ansvaret.

Med vennlig hilsen

Tom Rune Nilsen

Regeringskansliet  
Justitiedepartementet  
Enheten för Immaterialrätt och transporträtt  
Att: Johan Schelin/Anna Wernerup  
103 33 Stockholm

Ju/2008/2689/L3  
Stockholm 2008-04-03

Sveriges transportindustriförbunds svar på remiss till utkast till UNCITRAL-konvention om avtal om transport helt eller delvis till sjöss

Sveriges Transportindustriförbund har beretts tillfälle att lämna yttrande över rubricerad remiss. Förbundet har tagit del av remissen och har följande synpunkter på förslaget.

### Ansvarsregleringen

#### Ansvarsgrunden

Genom konventionsutkastet överbryggas skillnaden mellan det traditionella ansvarssystemet enligt 1924 års Haagkonvention och det ansvarssystem som föreligger enligt 1978 års Hamburgregler. Genom att transportören enligt konventionsutkastet inte får fördelen av ansvarsfrihet för s.k. nautiskt fel och brand uppnås i sak väsentligen samma transportöransvar som enligt Hamburg-reglerna. Förbundet ser detta som önskvärt men endast i den mån ändringen leder till utökad internationell rättsenhet.

Det kan emellertid befaras att den komplicerade ansvarsregleringen i konventionsutkastets artikel 18 kommer att föranleda ett stort antal stater att avstå från att ratificera konventionen. Utformningen av artikel 18 följer visserligen i huvuddrag systemet enligt Haagreglerna med uppräknning av ett antal typfall då transportören *prima facie* undgår ansvar och innebär såtillvida ingen nyhet. I modern internationell lagstiftning har man emellertid, såsom enligt Hamburgreglerna och övrig transporträttslig lagstiftning, övergått till en ansvarsreglering som även kan förstås av dem som har att handlägga skadeärendena i praktiken. Det föreligger inga nämnvärda svårigheter för dem att förstå en ansvarsreglering, som innebär att transportören svarar för sådana skador och förluster som kan bevisas ha inträffat under transportörens ansvarsperiod (konventionsutkastets artikel 18.1) och att transportören endast kan undgå ansvaret om han visar att han själv och hans medhjälpare vidtagit rimliga åtgärder för att undvika skadan eller förlusten (jfr Hamburgreglerna Art. 5).

#### Ansvarsbegränsningen

Enligt konventionsutkastets artikel 61 höjs ansvarsbegränsningsbeloppen från 667,67 SDR per enhet och 2 SDR per kg enligt Haag-Visbyreglerna till 875 SDR per enhet respektive 3 SDR per kg. Enligt artikel 63 görs klart att transportörens rätt till ansvarsbegränsning består, för såvitt inte reklamenten visar att skadan eller förlusten uppstått genom "*personal act or*

**Sveriges Transportindustriförbund**

**Swedish International Freight Association**

POSTAL ADDRESS  
Box 5324  
SE-102 49 Stockholm  
Sweden

VISITORS  
Storgatan 19

TELEPHONE  
+46-8-762 71 00

TELEFAX  
+46-8-611 46 99

INTERNET  
[Info@swedfreight.se](mailto:Info@swedfreight.se)  
[www.swedfreight.se](http://www.swedfreight.se)

BANK GIRD ACC.  
324-6923

svårigheterna för dem som i praktiken skall avgöra hur transportlöftet skall utformas och dokumenteras, eftersom man får förmoda att ingen av de hypotetiskt tillämpliga konventionerna är beredd att utan vidare ge vika för någon annan konvention.

Problemet med konkurrerande ansvarsregler löses med bestämmelsen om s.k. nätverksansvar enligt konventionsutkastets artikel 27, så att ansvarsreglerna enligt konventionsutkastet inte får företräde framför reglerna i ett annat "international instrument", när skadan, förlusten eller dröjsmålet inträffar under en transport som föregår eller följer efter sjötransporten. Nätverksansvaret enligt artikel 27 är emellertid ofullständigt, eftersom hänsyn inte ens tas till *tvingande* nationell rätt (jfr det fullt utbyggda nätverksansvaret i NSAB § 23).

Förbundet befarar att utsträckningen av konventionens tillämpningsområde kommer att avsevärt försvåra möjligheten att avgöra hur transportlöftena skall formuleras och dokumenteras och att i förväg bedöma omfattningen av transportörernas ansvar. Det kan dessutom säkerligen antas att konventionens utsträckta tillämpningsområde kommer att motverka syftet att uppnå utökad internationell rättsenhet.

### Documentary Shipper

I konventionsutkastets artikel 1.9 definieras en *documentary shipper* som "a person, other than the shipper, that accepts to be named as "shipper" in the transport document or electronic transport record". I denna egenskap blir *documentary shipper* enligt konventionsutkastets artikel 34 solidariskt ansvarig med den *shipper* som sluter avtalet med transportören (artikel 1.8).

Även om det kan ses som en fördel för transportören att kunna hålla även andra ansvariga än avtalsparter och sådana som – utan att vara avtalspart – fysiskt överlämnar godset, kan det innebära obehagliga överraskningar för dem som över huvud inte haft med själva transporten att göra att bli ansvariga tillsammans med transportörens avtalsparter och sådana som ådrar sig ansvar på annan grund. Värden av det skydd som kan föreligga genom bestämmelsen i artikel 1.9 ("... accepts to be named ...") beror på vad som krävs för *accept*. Behövs uttrycklig *accept* i varje enskilt fall eller kan *accept* anses föreligga enbart genom det faktum att t.ex. någon som sålt en vara Ex Works (från fabrik) utan protest sett sig undertecknad som shipper-exportör i transportdokumentet? Under alla förhållanden krävs betydande insatser av bl.a. speditörerna att informera sina kunder om det nya rättsläget. Härmed uppstår ökade kostnader som primärt drabbar transportkunderna. Dessutom uppstår risken för speditörerna att drabbas av skadeståndsansvar för underlåtenhet att lämna transportkunden nödvändig information om riskerna.

### Maritime Performing Party

Enligt konventionsutkastet artikel 1.7 avses med *maritime performing party* den som utför eller åtar sig att utföra transportörens åligganden från det att godset ankommer till lastningshamnen till dess att det lämnat lossningshamnen. Om en *maritime performing party* samtidigt skulle råka vara en *inland carrier* förklaras att han endast blir att anse som en *maritime performing party*, när han utför eller åtar sig att utföra prestationerna exklusivt inom ett hamnområde. Undantaget beträffande *inland carrier* illustrerar svårigheterna. Många av de företag som är verksamma i hamnarna – inte bara *inland carriers* – har andra uppgifter än att fungera som sjötransportörernas kontraktsmedhjälpare. För dem är det förvirrande och opraktiskt att en del av deras verksamhet genom tvingande regler underkastas samma ansvar som gäller för sjötransportörerna. Godsterminaler i hamnarna fungerar i stor utsträckning som distributörer i logistikkedjor och föredrar att själva reglera sitt ansvar gentemot kunderna. Det kan antas att bl.a. detta förhållande förklarar att 1991 års konvention om Operaters of

*omission ... done with the intent to cause such loss or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*". Förbundet anser att höjningen av ansvars-begränsningsbeloppen är acceptabel och ser den begränsade möjligheten att genombryta ansvarsbegränsningsrätten som en klar fördel.

## Nyheter i konventionsutkastet jämfört med Haag- och Hamburgreglerna.

### Den utökade ansvarsbegränsningsrätten

Begränsningsrätten utökas enligt artikel 61.1 till att omfatta all typ av skada föranledd av transportörens avtalsbrott ("*breach of its obligations*"). Detta kan i och för sig vara befogat men leder till tillämpningssvårigheter och godtycklighet när skadan inte är relaterad till godsets värde, t.ex. böter som drabbar en transportkund på grund av oriktig eller otillräcklig information av transportören om de bestämmelser som gäller för varans införsel i destinationslandet (jfr regleringen i de nordiska speditörbestämmelserna – NSAB 2000 – med kilobegränsning för förlust, minskning av eller skada på godset enligt § 22 och begränsningen per uppdrag enligt § 26). Utökningen av transportörens begränsningsrätt till att även omfatta informationsansvar medför dessutom en skillnad jämfört med transportkundens motsvarande ansvar som är svår att rättfärdiga. Traditionellt gäller att transportkunden till skillnad från transportören inte har rätt att begränsa sitt ansvar. Det finns emellertid särskilda skäl som motiverar denna skillnad, nämligen svårigheten för transportören att i avsaknad av information om varans värde kunna förutse ansvarets omfattning. Dessa svårigheter kan enligt konventionsutkastets artikel 61.1 undanröjas genom transportkundens värdedeklaration ("*except when the value of the goods has been declared*"). Men om sådan information inte lämnats är det motiverat att ansvarets omfattning schabloniseras genom begränsning av ansvaret per enhet eller per kg av godsets vikt. Dessa särskilda skäl för transportörens begränsningsrätt bortfaller vid en förmögenhetsskada som är oberoende av godsets värde. Informationsansvarets omfattning borde därför ha utformats lika för transportören och transportkunden.

### Electronic Record

Konventionsutkastets bestämmelser om *Electronic Record* är ändamålsenliga och av särskilt värde i sådana länder som fortfarande tvekar att rättsligt godta negotiabla dokument eller deras elektroniska motsvarigheter utan stöd i lag.

### Utsträckningen av konventionens tillämpningsområde

Som framgår redan av konventionsutkastets titel avses konventionen kunna bli tillämplig inte bara för sjösträckan. Hur det blir i praktiken beror emellertid på om transportören väljer att utnyttja sin rätt att få konventionen tillämplig för anslutande land- eller flygtransporter (artikel 1.1 "*may provide for carriage by other modes ...*") och därmed frångå det traditionella tillvägagångssättet att endast avtala om tilläggstransporterna som "agent" för transportkunden. Härmed uppstår osäkerhet om vad som gäller enligt praxis och i enskilda fall – en osäkerhet som blir störst inledningsvis men som kan befaras bli bestående.

Det föreligger svårigheter att avgöra om konventionen över huvud taget blir tillämplig, när huvuddelen av den avtalade transporten avser annat än sjötransport (t.ex. en landtransport från norra Sverige med anslutande sjötransport till kontinenten och landtransport till södra Italien). Enligt konventionsutkastet kan konventionen komma att bli tillämplig på en sådan transport men med hänsyn till den uppenbara konflikten med 1956 års CMR-konvention för internationella landsvägstransporter förklaras i konventionsutkastets artikel 84 att konventionen inte "*affects the application*" av bl.a. CMR. Detta löser emellertid inte

Transport Terminals inte ännu trätt i kraft (konventionen kräver ratifikation av fem stater för att träda i kraft och hittills föreligger endast fyra ratifikationer). Om konventionen träder i kraft uppstår betydande svårigheter att synkronisera dess regler med vad som avses gälla enligt konventionsutkastet.

### **Sammanfattande bedömning**

Förbundet ser så stora nackdelar med de i punkterna 2.1, 2.3, 2.4 och 2.5 kommenterade nyheterna – var för sig och i synnerhet i förening – att konventionsutkastet i dess nuvarande utformning inte är en acceptabel lösning för svensk transportindustri.