

REFERAT

26. januar 2010
Vores reference:
Sag 200912616
Arkivkode 30.80.21
Center for Maritim Regulering
/haa

Ekstraordinært nordisk søretsmøde om Rotterdamkonventionen

Mandag den 25. januar 2010, kl. 9.00-14.00

Deltagere

<i>Navn</i>	<i>Arbejdssted</i>
Anne-Karin Nesdam	Justisdepartementet
Johan Schelin	Justitiedepartementet
Erik Røsæg	Nordisk Institutt for Sjørett, Oslo Universitet
Trond Solvang	Nordisk Legal Services
Mia Ebeltoft	Finansnæringsens Hovedorganisasjon
Adrienne Ubeda	Lars Holm Shipping
Kyrre Joakim Bronder	Gard AS
Ingeborg Holtskog Olebakken	Justisdepartementet
Tom Rune Nilsen	Logistikk- og transportindustriens Landsforening
Mette Christensen	Sø- og Handelsretten
Jacob Nygaard Waage	Justitsministeriet
Peter Appel	Gorissen Federspiel
Uffe Lind Rasmussen	Danmarks Rederiforening
Henrik Thal Jantzen	Kromann Reumert
Vibe Ulfbeck	Center for Virksomhedsansvar, Kbh. Universitet
Jacob Ulrik	A.P. Møller Maersk
Peter Ringsted	Focus Advokater
Per Zerman	Skuld
Birgit Sølling Olsen	Søfartsstyrelsen
Anne Skov Strüver	Søfartsstyrelsen
Sine Rosenborg	Søfartsstyrelsen

SØFARTSSTYRELSEN

Vermundsgade 38 C
2100 København Ø

Tlf. 39 17 44 00
Fax 39 17 44 01
CVR-nr. 29 83 16 10
EAN-nr. 5798000023000
sfs@dma.dk
www.sofartsstyrelsen.dk

ØKONOMI- OG ERHVERVS MINISTERIET

Velkomst

Birgit Sølling Olsen bød velkommen til det ekstraordinære nordiske søretsmøde om Rotterdamkonventionen, og orienterede om, at det er ønsket, at det historisk tætte samarbejde mellem de nordiske lande om revision af respektives sølove fortsættes i forbindelse med implementering af Rotterdamkonventionen.

Johan Schelin oplyste, at Sverige har modtaget brev fra Danmarks Økonomi- og Erhvervsminister angående Rotterdamkonventionen, og orienterede om, at henvendelsen forventes besvaret med, at Sverige overvejer en undertegnelse af Rotterdamkonventionen i foråret 2010. Et udredningsarbejde er dog ikke igangsat, da der er andre lovgivningsmæssige aktiviteter, der har højere prioritet, f.eks. den tredje søsikkerhedspakke og bunkerskonventionen. Man har derfor ikke endnu gjort sig overvejelser om,

hvordan Rotterdamkonventionen evt. skal gennemføres. En model er den de nordiske lande tidligere har anvendt (omformning), og en anden er gennemførelse ved henvisning til bestemmelserne i direkte oversættelse, sidstnævnte anvendte man til at gennemføre Montreal-konventionen. Det er dog sandsynligt at den gennemførelsesmåde, Danmark og Norge vælger vil indgå overvejelserne. Sverige vil derfor meget gerne følge det dansk-norske samarbejde om implementering af Rotterdamkonventionen, men egentligt samarbejde kan ikke tilbydes på nuværende tidspunkt. Johan Schelin orienterede herefter om, at han stopper i Justitiedepartementet for at fortsætte i en forskerstilling ved universitetet.

Mette Christensen oplyste, at Sølvsudvalget er gået i gang med arbejdet med at implementere Rotterdamkonventionen ved omformning, og at det også er Sølvsudvalgets ønske, at der i nordisk regi sker en ensartet implementering.

Erik Røsæg oplyste, at Sjölovskomiteen først lige har påbegyndt arbejdet. I Sjölovskomiteens kommissorium er bestemt, at de mulige implementeringsformer skal undersøges, og nævnte bl.a. at man betragter Rotterdamkonventionen som en pakkelsesløsning, der implementeres direkte eller ved omskrivning til nationale forhold. Det kan dog ikke afvises, at Rotterdamkonventionen kan have indvirkning på andre regelsæt inden for transportretten, så man har også fået mandat til at undersøge dette.

Det saglige og geografiske anvendelsesområde

Vibe Ulfbeck's oplæg er vedlagt som bilag 1.

Erik Røsæg konstaterede, at der ofte vil være en grænsedragning i forhold til, hvilke definitioner m.v. det findes nødvendigt at medtage, jf. artikel 1, nr. 3-4, men at oplægget nok bør fastholdes som værende konventionsteksten. For så vidt angår aftaler, der ikke specifikt angår søtransport, bør national lovgivning kunne håndtere dette. En løsning kan være, at man lader Rotterdamkonventionen regulere i tilfælde, hvor søtransport ikke er aftalt, men faktisk gennemføres.

Uffe Lind Rasmussen orienterede om, at man under forhandlingerne havde drøftet de åbne kontrakter. Den overvejende opfattelse havde været, at spørgsmålet om hvornår der foreligger en aftale, må afgøres konkret, og at det ikke kan afvises, at der implicit kan foreligge en søtransportaftale uden, at dette specifikt er aftalt. Uffe Lind Rasmussen var enig i at man i relation en faktisk – men ikke aftalt – søtransport kan overveje en national udfyldende bestemmelse – en art deklatorisk ”fall back” – så forholdet kan reguleres af konventionen. Det var endvidere opfattelsen, at det præceptive område for artikel 6.2 ikke er mere snævert end det som reguleres af Haag-Visby reglerne. Det havde i hvert fald ikke under forhandlingerne været hensigten at skabe et hul i forhold til Haag-Visby.

Mette Christensen bemærkede, at det i givet fald vil kræve en nærmere analyse forud for en evt. national særregel for faktisk – men ikke aftalt –

søtransport. I forhold til de åbne transportaftaler må bestemmelse af det relevante transportregime overlades til en domstolsafgørelse.

Johan Schelin nævnte, at man under forhandlingerne havde overvejet om sådanne aftaler bør overlades til national regulering eller domstolsafgørelse, og bemærkede i forlængelse heraf, at en af forskellene på Haag-Visby reglerne og Rotterdamkonventionen er, at førstnævnte er relateret til dokumentanvendelsen, mens sidstnævnte er relateret til selve kontrakttypen.

Erik Røsæg bemærkede, at der synes at være et behov for en nærmere undersøgelse af konventionens anvendelse på aftaler med option på valg af transportmåde.

Henrik Thal Jantzen bemærkede hertil, at hvis man i et aftaleforhold har option på valg af transportmåde, bør det afgørende herefter være om der faktisk udføres søtransport eller ej. Hvis det førstnævnte er tilfældet bør Rotterdamkonventionen regulere, mens det i det sidstnævnte tilfælde bør være det for transporten gældende ansvarsregime, der regulerer.

Uffe Lind Rasmussen oplyste, at aftaleelementet er af central betydning og var derfor tvivlende over for om en optionsaftale med faktisk søtransport er en aftale om søtransport i konventionens forstand.

Johan Schelin gjorde opmærksom på, at der kan være risiko for konflikt, hvis Rotterdamkonventionen udvides til at dække optionsaftaler med faktisk søtransport.

Vibe Ulbeck var enig i, at udgangspunktet for konventionens anvendelsesområde bør fastholdes, men spørgsmålet om optionsaftaler med faktisk søtransport bør adresseres, hvis ikke direkte i form af en national bestemmelse så i hvert fald under respektive udvalgs behandling af reglerne.

Tom Rune Nilsen bemærkede i den forbindelse, at aftaler om multimodaltransport ofte ses ikke at forholde sig til valg af transportform. Det kan derfor give anledning til konflikt, hvis ikke der tages stilling til om Rotterdamkonventionen regulerer en sådan aftale eller ej.

Johan Schelin oplyste, at man under forhandlinger har søgt at regulere alle forhold, men var enig i, at der kan være gråzoner.

Birgit Sølling Olsen opsummerede, at i det omfang der er tale om åbne kontrakter – som ikke nødvendigvis er omfattet af konventionen, hvis søtransport ikke er aftalt, men faktisk udføres – blev følgende løsningsmodeller nævnt

- Tilbagefaldsløsning (national regel om, at situationen omfattes af bestemmelserne)

- Anser forholdet for værende aftalt søtransport (udvidet forståelse af aftalebegrebet)
- Anser forholdet for værende aftalt søtransport (men kun i særlige tilfælde – altså en indskrænket forståelse af aftalebegrebet)

Uffe Lind Rasmussen spurgte herefter til, hvilke overvejelser man har gjort sig i forhold til national transport med aftalt søtransport.

Erik Røsæg oplyste, at det ligger inden for Sjölovskomiteens kommissorium at tage stilling hertil. Udgangspunktet er, at der ikke bør skelnes mellem national og international transport, og dette gælder også for ansvarsbegrænsningssummerne, der bør være ens. Det kan dog tvivl om ansvarsgrænserne bør følge internationale søtransportregimer eller nationale regler for andre godstransportregimer.

Johan Schelin var af den opfattelse, at der er behov for en nærmere afgrænsning i forhold til nationale transportere.

Henrik Thal Jantzen bemærkede til orientering, at man i dansk ret tidligere har afvist at gennemføre en lovregulering af retsforholdene for fragtaf-taler om indenlandsk vejtransport, der i det væsentligste svarer til CMR-loven¹.

Netværksansvaret og forholdet til andre konventioner

Artikel 26

Uffe Lind Rasmussens oplæg er vedhæftet som bilag 2.

Artikel 82

Erik Røsægs artikel er vedhæftet som bilag 3.

Erik Røsæg indledte med at konstatere, at artikel 26 er udmærket så langt bestemmelsen rækker, men begrænset til lokaliseret skade, og da kun i tre bestemte situationer. Hvad vil, til eksempel, gælde ved dokumentudstedelse og ikke-lokaliserede skader? Han nævnte som eksempel en transport fra Kiruna til Helsingborg til Helsingør på vej og sø. Her kan både Rotterdamkonventionen og CMR (efter CMR-konventionens artikel 2) være anvendelige på hele transporten, og reglerne er modstridende. F.eks. vil ansvarsgrænserne være forskellige, og CMR tillader ikke – i modsætning til Rotterdamreglerne – negotiable dokumenter (artikel 1.5). Erik Røsæg var af den opfattelse, at modstriden næppe kan løses ved Rotterdamkonventionens artikel 82, som efter forarbejderne skal underlægges en indskrænkende fortolkning. Endvidere vil der kunne være tvivl om hvad der skal gælde i hvert enkelt tilfælde. Problemstillingen kan heller ikke løses ved at lade en multimodal regulering gå forud for en unimodal regulering, da begge konventioner er ”lige” multimodale hhv. unimodale

¹ Se udkast til lovregulering i betænkning 1978 nr. 858 om fragtaf-taler ved indenlandsk transport

i forhold til eksemplet ovenfor. Endelig kan det være vanskeligt at løse problemstillingen ud fra transportens karakter, dels fordi det er vanskeligt at anvende for lastbilchaufføren i Kiruna, og dels fordi det ville være en nok så tilfældig løsning. Afslutningsvis bemærkede Erik Røsæg dog at han ikke anså problemstillingen for slet ikke at kunne løses, men at der er behov for at gennemtænke, hvordan den skal gribes an.

Johan Schelin bemærkede, at der ikke ses at være en konflikt i det pågældende eksempel, for hvis godset er lastet på en lastbil, vil CMR-konventionen regulere forholdet, jf. Rotterdamkonventionens artikel 82, hvis anvendelsesområde specifikt er angivet. Dette resultat følger også af intentionerne bag konventionen. Det blev dog bemærket, at resultatet nok ville være anderledes, hvis godset omlastes til søtransport. Det blev oplyst, at COTIF bl.a. regulerer tilfælde, hvor gods lastet til søtransport ”gen”-lastes til jernbanetransport.

Erik Røsæg rejste i forlængelse heraf spørgsmålet om eksempelvis skandinaviske protokoller til konventioner med ikrafttrædelse før Rotterdamkonventionen, vil kunne regulere ansvarsforholdet i det givne eksempel.

Johan Schelin oplyste, at arbejdsgruppen bag artikel 82 drøftede de forskellige transportregimer og samspillet mellem disse, og nævnte i den forbindelse, at Alexander Von Ziegler² i en kommentar til Rotterdamkonventionen har behandlet emnet.

Trond Solvang henviste til en artikel³ af Anthony Diamond QC, hvor spørgsmålet om det ved blandende transporter kun er ansvarsforholdet, der skal reguleres af eksempelvis CMR-konventionen, eller om alle forhold vedrørende transporten skal reguleres af eksempelvis CMR-konventionen.

Tom Rune Nilsen bemærkede, at en speditør i praksis formentlig altid vil vælge at bruge et CMR-fragtbrev, men at det ikke kan udelukkes, at der vælges et andet fragtbrev, eksempelvis et multimodalfragtbrev, ved blandede transporter.

Johan Schelin nævnte i tillæg til ovenstående, at det også vil gøre sig gældende ved North Sea standard Conditions of Carriage.

Vibe Ulbeck var enig i, at artikel 82 har et begrænset anvendelsesområde, men at der er områder, eksempelvis Ro-Ro transporter, hvor der potentielt kan opstå konflikter. Endvidere kan der være behov for at klargøre betydningen af optionskontrakter, herunder i forhold til om Rotterdamkonventionen skal regulere en sådan aftale om søtransport.

Johan Schelin bemærkede hertil, at der bør sondres mellem søtransport, hvor godset er lastet på bil, og søtransport, hvor godset er omlastet fra bil.

² Titel ukendt.

³ ”The Rotterdam Rules” [2008] LMCLQ 445

Under forhandlingerne var det klart, at hensigten med artikel 82 er, at stater skal kunne undertegne og ratificere Rotterdamkonventionen, uden at det kræver en opsigelse af øvrige transportansvarsregimer. Til orientering blev oplyst, at årsagen til, at man har foretaget en sondring mellem ”performing party/udførende part” og ”maritime performing party/maritim udførende part” er, at alene ”carrier/transportør” omfattes af konventionsbestemmelserne.

Erik Røsæg nævnte, at der kan være forskelle i ansvarsbegrænsningssummerne i forholdet mellem transportøren og en udførende part, hvis forskellige regelsæt skal finde anvendelse, og at det samme må gøre sig gældende for hhv. den maritim udførende part og den udførende part. Dette vil kunne eksponere den udførende part for søgsmål, hvis dennes ansvarsgrænse er højere end efter Rotterdamkonventionen, da der ofte søges gennemført et direkte krav mod den udførende transportør.

Johan Schelin konstaterede, at den part, der nok hyppigst vil opnå fordel af bestemmelsen, vil være transportøren.

Uffe Lind Rasmussen bemærkede, at det afgørende er parternes aftale. Det kan have formodningen for sig, at et udstedt fragtdokument kan udgøre et ”bevis” for en aftale, og dermed en formodning for hvilket ansvarsregime, der skal finde anvendelse. Det kan dog ikke udelukkes, at der kan forekomme situationer, hvor spørgsmålet i sidste ende må henvises til en domstolsafgørelse. Under forhandlingerne af Rotterdamkonventionen gjorde Danmark, støttet af bl.a. Kina og Italien, sig til talsperson for, at artikel 82 ikke var påkrævet. Holdningerne var forskellige, men i henhold til forarbejderne er det uomtvisteligt, at bestemmelsen udgør en snæver undtagelse til Rotterdamkonventionens anvendelsesområde, og bestemmelsen er således i høj grad udtryk for et politisk kompromis.

Erik Røsæg spurgte til, om man eventuelt kan løse problemstillingen ved en kvalificering af transportaftalen som værende multimodal, og opsummerede at man kan lade flere konventioner regulere kontraktforholdet, man kan lade reguleringen være afhængig af den enkelte kontrakt, eller man kan lade undertransportørens stilling i forhold til hoved-/kontraherende transportør være afgørende.

Tom Rune Nilsen oplyste, at undertransportøren kan risikere at ifalde et større ansvar end hovedtransportøren, og at man i norsk ret har forskellige ansvarsbegrænsningssummer i forhold til om transporten er national eller international, hvilket i sig selv kan udgøre et problem ved springende regres.

Uffe Lind Rasmussen bemærkede hertil, at Rotterdamkonventionen ikke regulerer en udførende (indlands) transportørs ansvar, og at man under forhandlingerne bevidst overlod regulering til national ret.

Henrik Thal Jantzen nævnte, at man bør være opmærksom på forskellige ansvarsbegrænsningssummer, og at en afklaring af eventuelle overlap mellem ansvarsregimerne bør gennemføres. Det blev noteret, at CMR-konventionen i medfør af artikel 82 kan opnå forrang frem for Rotterdamkonventionen.

Ingeborg Holtskog Olebakken var af den opfattelse, at hvis national ret skal have forrang, kan det være medvirkende til at undergrave Rotterdamkonventionen og intentionerne bag, og henviste i den forbindelse til artikel 26.

Johan Schelin bemærkede, at artikel 82 indebærer et klart budskab om, at man ønsker at undgå konventionskonflikter, og et politisk budskab om, at undertegnelse og ratifikation af Rotterdamkonventionen ikke medfører, at øvrige konventioner, eksempelvis CMR-konventionen, skal opsiges.

Birgit Sølling Olsen opsummerede, at der ikke forekommer at være tvivl om, at Rotterdamkonventionen regulerer i artikel 26-situationer, mens der forekommer at være tvivl om hvordan Rotterdamkonventionen skal finde anvendelse i tilfælde, hvor en skade ikke kan lokaliseres til en bestemt del af en multimodal transport. Selvom artikel 82 er tænkt som en meget snæver undtagelse til Rotterdamkonventionens anvendelsesområde, forekommer der at være behov for at analysere bestemmelsen nærmere. Det er dog samtidigt klart, at artikel 82 ikke bør afskære stater fra at ratificere konventionen samtidigt med, at eksempelvis CMR-konventionen er i kraft.

Jurisdiktion og voldgift

Henrik Thal Jantzens oplæg er vedhæftet som bilag 3.

Birgit Sølling Olsen oplyste, at baggrunden for opt-in bestemmelserne i Rotterdamkonventionens kapitler om jurisdiktion og voldgift skyldes forholdet til EU og EU værnetingsbestemmelser m.v.

Uffe Lind Rasmussen bemærkede hertil, at det kan underminere det internationale konventionsarbejde, hvis parter i en søtransportaftale kan bringe sig ud af et præceptivt område ved en værnetingsklausul. Det blev i den forbindelse nævnt, at Rom I forordningen⁴ indeholder en bestemmelse om, at overordnede præceptive bestemmelser skal respekteres, og kan tilsidesætte et mellem parterne ellers gyldigt vedtaget lovvalg. Det blev foreslået, at denne bestemmelses anvendelsesområde underkastes en nærmere analyse. Det er udgangspunktet i dansk ret, at man ikke ved lovvalg kan omgå præceptive bestemmelser i sølovens kapitel 13 om transportaftaler. Morviken-sagen⁵ berørte problemstillingen i relation til Haag-Visby reglerne. Der er dog ikke tvivl om, at Danmark ikke behøver sam-

⁴ Artikel 9 i forordning nr. 593/2008 om lovvalgsregler for kontraktlige forpligtelser (Rom I)

⁵ Morviken [1982] 1 LIR 325 og [1983] 1 LIR 1

tykke fra EU til at ratificere Rotterdamkonventionen, forudsat at dette sker uden kapitel 14 og 15. I forhold til Rotterdamkonventionen er spørgsmålet, om man kan erklære en værnetings/lovvalgsaftale ugyldig, hvis den medfører, at en tvist skal afgøres i en ikke-kontraherende stat, og omvendt om der skal gives ret til, at en sag kan føres ved danske domstole, der afgør tvisten i henhold til Rotterdamkonventionen bestemmelser.

Ingeborg Holtskog Olebakken orienterede om, at Norge har undertegnet Rotterdamkonventionen uden dennes kapitel 14 og 15, og bemærkede, at værnetingsregler, der medfører tvangsmæssigt værneting, kan give afledte problemstillinger i forhold til fuldbyrdelse og anerkendelse.

Erik Røsæg var af den opfattelse, at der næppe er frihed til nationalt at vedtage værnetingsbestemmelser, der kan stride mod, for Norges vedkommende, Lugano-konventionen, men at der måske kan være en åbning i forhold til en overordnet præceptiv bestemmelse.

Henrik Thal Jantzen rejste spørgsmålet om man i det omfang, der allerede er tilpassede og vedtagne værnetingsregler, kan anvende disse forudsat, at de ikke konflikter EU-reglerne, og at man måske i forhold til ikke EU-lande kan vedtage bestemmelser, der sikrer, at Rotterdamkonventionens præceptive bestemmelser ikke kan omgås ved lovvalg m.v.

Johan Schelin bemærkede, at det næppe kan forventes, at EU vil godkende en afvigelse i forhold til EU-reglerne, og oplyste, at Sverige påtænker at afvikle nationale værnetingsregler for bl.a. godstransporter, således at EU-reglerne står alene.

Birgit Sølling Olsen opsummerede, at det pt. ikke er muligt at anvende Rotterdamkonventionens værnetingsregler m.v., og at det ikke forekommer at være sandsynligt, at EU vil ændre sin holdning hertil i den nærmeste fremtid. Og selvom der måtte være et behov for at sikre anvendelsen af Rotterdamkonventionens præceptive bestemmelser gennem nationale regler, vil loyalitetsforpligtelsen i forhold til EU medføre, at sådanne næppe vil kunne opretholdes i det omfang de konflikter med EU reglerne på området. Det blev i den forbindelse nævnt, at i det omfang Sølovens regler om værneting m.v. ændres, skal disse ændringer godkendes af EU for, at Kommissionen kan sikre sig, at loyalitetsforpligtelsen respekteres.

Koordinering af det nordiske samarbejde

Birgit Sølling Olsen spurgte til, hvilke overvejelser deltagerne har gjort sig i forhold til en koordinering af arbejdet med implementering af Rotterdamkonventionen. Det blev i den forbindelse bemærket, at det danske Søløvsudvalg og den norske Sjölovskomite, bør tage teten, da de allerede er i gang, men spørgsmålet er, hvordan selve arbejdsfordelingen skal aftales; det kan være gensidig udveksling af materiale, opdeling af arbejdet, målrettede drøftelser om konkrete emner eller på anden vis.

Johan Schelin orienterede om, at Sverige gerne vil følge arbejdet på side-linjen, og bemærkede, at Sverige formentlig ikke vil ratificere konventionen før det står klart, at der er tale om en global standard, hvilket nok vil være tilfældet, når USA ratificerer, og hvis Kina undertegner og ratificerer konventionen.

Birgit Sølling Olsen bemærkede hertil, at Danmark har det som mål at være blandt de første 20 lande, der er med til at sætte konventionen i kraft.

Erik Røsæg orienterede om, at Sjölovskomiteen lægger arbejdsmateriale ud på nettet⁶ frit tilgængeligt for interesserede parter. For så vidt angår et fremtidigt samarbejde har man i Sjölovskomiteen behov for at gå i dybden med konventionsbestemmelserne, men man inviterer gerne til et fælles-nordisk møde i juni måned⁷ for en drøftelse af udvalgte problemstillinger. I den mellemliggende periode blev det foreslået, at deltagerne holder en tæt kontakt, og gør brug af hinanden i det omfang, det findes passende.

Mette Christensen foreslog, at man aftaler en ansvarsfordeling i forhold til at skrive bemærkninger til de enkelte bestemmelser, og at man i den forbindelse drøfter i hvilket omfang eventuelle retskonflikter skal beskrives i bemærkningerne.

Erik Røsæg tilsluttede sig ovenstående forslag.

Birgit Sølling Olsen opsummerede, at det er positivt, at der er enighed blandt deltagerne om at holde fast i det nordiske samarbejde inden for Sjölovens område, og at der synes at være enighed om at aftale en ansvarsfordeling for arbejdet, da Rotterdamkonventionen er ganske omfattende. Johan Schelin blev takket for sin store indsats på søretsområde i bl.a. EU, UNCITRAL og norden, og blev ønsket held og lykke i den nye stilling.

⁶ <http://folk.uio.no/erikro/WWW/sjolov/index.html>

⁷ Det er aftalt, at det andet fællesnordiske sølovsmøde afholdes mandag den 7. juni 2010 i Oslo. Repræsentanter for Sverige og Finland er også inviteret.