

Juridiska institutionen

Examensarbete höstterminen 2013

Elektroniska konossement i Sverige

- Elektroniska registreringar och reglerna för konossement

Erik Jansson

Handledare: Paula Bäckdén
Examinator: Lars-Göran Malmberg



GÖTEBORGS UNIVERSITET
HANDELSHÖGSKOLAN

Lista över uttryck och förkortningar

BBL	Bolero Bill of Lading
BCMP	Bolero Core Messaging Platform
BTR	Bolero Title Registry
CMI	Comité Maritime International
DDG	essDocs Databridge Development Group
DSUA	Databridge Services and Users Agreement
ESS	Electronic Shipping Solutions
SjöL	Sjölag (1994:1009)
SOU	Statens offentliga utredningar
UCC	Uniform Commercial Code
VPC	Värdepapperscentralen

Innehållsförteckning

1 Del 1, Inledning och formalia	5
1.1 Inledning.....	5
1.2 Syfte	6
1.3 Teori & Metod.....	6
1.4 Frågeställningar	7
1.5 Avgränsningar.....	8
1.6 Disposition	9
1.7 Något om terminologi.....	10
2 Del 2, Regulatoriskt sammanhang.....	10
2.1 Den svenska sjölagen (SFS 1994:1009)	10
2.2 Övrig svensk rätt	11
2.3 Internationella konventioner och andra influenser från utanför det svenska rättssystemet	12
2.3.1 Europeiska unionen	12
2.3.2 Andra länders tillämpning.....	12
2.3.3 Nu gällande internationella konventioner	13
2.3.4 Rotterdamreglerna	14
2.3.5 CMI Rules 1990 on Electronic Bills of Lading	15
3 Del 3, Elektroniska konossement idag.....	15
3.1 Inledning.....	15
3.2 Bolero.....	16
3.2.1 Regelboken.....	16
3.2.2 Den tekniska lösningen.....	18
3.3 ESS/Cargodocs.....	20
3.3.1 Reglerna.....	20
3.3.2 Den tekniska lösningen.....	21
3.4 Likheter och olikheter med pappersdokument	23
3.4.1 "Original"	23
3.4.2 Signering	25

3.4.3	En tredje part i systemet	26
3.4.4	Reglerna om estoppel eller bevisspär27	27
3.4.5	Tradition och sakrättsligt skydd.....29	29
4	Del 4, Elektroniska register och konossement.....	31
4.1	Sjölag	31
4.2	De internationella konventionerna	35
4.2.1	Nu gällande konventioner	35
4.2.2	Framtiden och Rotterdamreglerna.....	36
4.3	Internationell utblick - rättslikformighet.....	39
4.3.1	Skandinavien	40
4.3.2	Amerikansk rätt (USA).....	40
4.3.3	Engelsk rätt	42
4.3.4	Några andra rättsordningar.....	43
4.3.5	Sammanfattning.....	44
4.4	Annan svensk lagstiftning som kan ge vägledning, t.ex. VPC	45
4.4.1	Värdepapperscentralen och dess register	45
4.4.2	Jordabalkens inskrivningsregister	48
5	Del 5, Avslutning	51
5.1	Slutsatser	51
5.1.1	Ska vi för hanteringen av "elektroniska konossement" ta utgångspunkt i allmänna regler, eller använda oss av de regler som skapats för traditionella papperskonossement?.....	51
5.1.2	Ska förvärv av elektroniska konossement ge sakrättsligt skydd?55	55
5.2	En utblick mot framtiden och några sista ord	56
6	Källförteckning:	58
6.1	Litteratur	58
6.2	Riksdagstryck.....	60
6.3	Hemsidor.....	60

1 Del 1, Inledning och formalia

1.1 Inledning

Den här uppsatsen handlar om så kallade elektroniska konossement. Mer specifikt behandlar den frågan huruvida elektroniska register ska hanteras enligt reglerna för traditionella konossement i svensk rätt. Bakgrunden till oklarheterna uppsatsen behandlar är den utveckling mot digitalisering som sker i världen, och att man inte alltid har tagit hänsyn till denna när man stiftat lagar. Lagarna är ofta äldre än den digitala värld vi idag tar för given.¹ I dagsläget finns det en strävan efter snabbare och effektivare sätt att hantera transaktioner och andra förfaranden inom handeln, både internationellt och nationellt. Man experimenterar därför med olika elektroniska varianter av traditionella förfaranden och dokument. Det gäller även inom transporträtten. I vissa fall är det relativt oproblematiskt, till exempel vad gäller sjöfraktsedeln. Denna är ju främst ett bevismedel utan några särskilda rättsverkningar. I andra fall uppstår det problem kring digitalisering, till exempel vad gäller konossement. En del av de funktioner som har tilldelats konossementet utgår från egenskaper som ett fysiskt medium per automatik har. Vissa av dessa egenskaper kan endast svårligen, om överhuvudtaget, uppnås med digitala system.

Uppstår en konflikt kopplad till detta kan man tänka sig flera olika sätt att hantera den. Ett sådant är att helt enkelt erkänna de elektroniska registreringarna som konossement och försöka tillämpa reglerna för papperskonossement även för dessa. Det är i frågan om detta som jag tar min utgångspunkt för arbetet.

En annan utgångspunkt för arbetet är min åsikt att det vore bra om vi kunde ha elektroniska system med förmåga att skapa samma negotiabilitet och andra funktioner som traditionella papperskonossement. Därmed inte sagt att

¹ T.ex. publicerade Tim Berners-Lee och hans medarbetare den första versionen av http-protokollet först i början av 1990-talet. Detta möjliggjorde klickbara länkar, och var det första steget mot det internet vi idag tar för givet. Med detta kan jämföras att den SOU som ligger till grund för ändringarna av sjölagens bestämmelser om godsbefordran publicerades tidigt under år 1990 (SOU 1990:13).

det är lämpligt att en domstol godtar elektroniska konossement inom ramarna för den nu gällande regleringen. Det kan vara mer lämpligt att först avvakta en lagändring som uttryckligen accepterar elektroniska konossement och ger oss regler för hur dessa ska hanteras.

1.2 Syfte

Syftet med uppsatsen är att bidra till klarhet kring hur elektroniska transportdokument ska hanteras i svensk rätt. I synnerhet blir detta viktigt när de riskerar att hamna i konflikt med tvingande svensk rätt, såsom vid sakrättsliga spørsmål i samband med konkurser.

1.3 Teori & Metod

Detta är en uppsats inom juridik. Den utgår alltså från rättssystemet och den logik som följs inom detta. Uppsatsen avser lösa ett problem anknutet till hur en viss sorts förfarande ska hanteras om konflikt kopplat till detta uppstår. Såsom rättslig studie har uppsatsen ingen ansats att studera verkligheten genom empiri eller någon liknande metod. Arbetet kommer istället fokusera på de texter och värden vi jurister lägger till grund för beslut i en rättslig kontext. Detta i syfte att försöka nå en normativ ståndpunkt kring hur vi ska hantera problematiken. Det jag i första hand utgår från är en abstrakt fråga som kan komma att ställas på sin spets i en faktisk situation. En rättslig instans skulle i detta läge vara nödgad att lösa problemet oavsett om det finns tydliga normer för hur lösningen ska se ut eller inte. Jag kommer även arbeta med en mer konkret frågeställning. Jag anser att denna delvis är viktig i praktiken, men också att en abstrakt analys i vissa fall kan gynnas av att kunna relateras till ett mer konkret problem.

Jag ser på rätten som ett forum för att lösa konflikter. För att lösa dessa konflikter på ett bra sätt behöver vi ofta titta även utanför de fastlagda normerna. Det innebär alltså att vi behöver se bortom den traditionella rättskälleläran, i vart fall i dess snävare dogmatiska mening, för att även väga in andra värden. Därmed inte sagt att de värden som ges uttryck för med lagtext

och förarbeten inte är viktiga. De är väldigt viktiga. Ännu viktigare är de bakomliggande värdena, såsom värdet av demokratisk styrning av samhället och att försöka åstadkomma en enhetlig rättstillämpning. Nämnas bör också att förarbeten och andra sedvanliga normgivande källor är förhållandevis tysta i frågan, och resultatet av en sådan analys hade riskerat att bli både ointressant och verklighetsfrånvänt. För denna uppsats hade ett traditionellt rättsdogmatiskt angreppssätt alltså varit mindre lämpligt.

Vidare utgår jag från att rätten inte nödvändigtvis är enhetlig. Ett begrepp kan ha olika betydelser i olika rättsliga sammanhang. Man kan därmed inte självklart hämta en definition från straffrättens område för att förklara ett begrepp i en sjörättslig kontext. Det är inte ens säkert att ett begrepp i samma lagstiftning behöver ha samma betydelse i olika kontexter.

Framställningen kan ibland te sig något influerad av begreppsjurisprudens. Det är naturligt. En av de frågor vi behöver hantera inom juridiken är de föreställningar som följer med att vissa begrepp används. När konossementet är definierat som ett "dokument" blir det också rimligt att utreda vad som avses med ordet "dokument" i sammanhanget. Jag hoppas dock att uppsatsen som helhet blir mer än en sådan studie. Jag menar naturligtvis inte att hela frågan om hur de elektroniska konossementen ska hanteras hänger på om de kan inordnas under begreppet "dokument" eller inte. Denna fråga måste avgöras utifrån andra faktorer.

1.4 Frågeställningar

Uppsatsen har i grunden två frågeställningar. Den första, mer abstrakta och övergripande av dessa, följer nedan.

- Ska vi för hanteringen av "elektroniska konossement" ta utgångspunkt i allmänna regler, eller använda oss av de regler som skapats för traditionella papperskonossement?

I vissa lägen gynnas en undersökning av att kunna ta ett mer konkret problem som exempel. Därför arbetar jag även med en underställd frågeställning.

- Ska förvärvaren av ett "elektroniskt konossement" tillerkännas sakrättsligt skydd för sitt förvärv vid överlåtarens konkurs?

1.5 Avgränsningar

Som redan nämnts har jag som utgångspunkt att elektroniska alternativ underlättar och förenklar den praktiska hanteringen av de bakomliggande rättigheterna, när tillräckligt välutvecklade sådana alternativ föreligger. Att det skulle vara tekniskt möjligt att skapa system för elektroniska konossement som är förhållandevis stabila och säkra är något jag förutsätter. Därmed lämnar jag också frågan om huruvida det är möjligt, eftersträvansvärt eller meningsfullt att skapa ett system för elektroniska konossement därhän. Det är det. Alltså kommer jag inte heller behandla de bakomliggande ekonomiska faktorerna eller dylikt.

Uppsatsen begränsar sig också till svensk rätt. I sjörättsliga sammanhang dominerar annars ofta engelsk rätt. Detta då man ofta hänvisar tvister till den engelska rättsordningen genom lagvalsklausuler. I detta fall utgår jag dock från situationer där svensk rätt är tvingande, till exempel i samband med konkurser. Frågan om i vilka situationer svensk rätt är tillämplig lag lämnar jag också därhän, istället nöjer jag mig med att konstatera att det i vissa situationer kommer vara fallet.

Utländsk rätt behandlas dock. Detta för att tillgodose intresset av rättslig likformighet i internationella affärstransaktioner. Att göra någon djupare utredning av situationen i olika länder är dock inte möjligt för mig. Inte heller är det nödvändigt. Därför kommer dessa delar begränsa sig till att hantera huvuddrag inom främmande rättssystem. Det räcker för att avgöra om det finns en internationell tendens i frågan.

Uppsatsen fokuserar på den abstrakta frågan om hur elektroniska register som försöker efterlikna konossementets funktioner ska hanteras. I den mån någon mer konkret fråga behandlas handlar det om huruvida sakrättsligt skydd ska tillerkännas en förvärvare av en elektronisk registrering. Andra närliggande frågor, såsom hur man ska se på de elektroniska registren i t.ex. en straffrättslig kontext, behandlas inte. Naturligtvis kan vissa av argumenten

säkerligen användas även på sådan problematik, men denna uppsats avser inte att undersöka det.

Framställningen lämnar också frågan om de system för pantsättning som finns inom de kontraktuella ramverken för de nu existerande systemen för elektroniska konossement därhän. Delar av resonemanget är dock självklart överförbara dit.

1.6 Disposition

Uppsatsen är uppdelad i fem delar. Ingen av dessa kommer i sig ha ett renodlat analytiskt fokus. Istället kommer analytiska delar vara spridda genom hela uppsatsen för att sedan knytas ihop i slutet.

Uppsatsen inleds med ett traditionellt kapitel om metod, syfte, avgränsningar etc. Det kapitlet håller du nu på att avsluta.

Den andra delen ger en regulatorisk överblick och bakgrund för att ge den oinitierade ett sammanhang för de olika rättsliga källor som kan vara relevanta för lösningen av frågan. Där motiveras också viktningen av olika källor när så behövs. Den kan hoppas över eller läsas kursivt av den som är väl förtrogen med området.

Den tredje delen diskuterar de elektroniska konossement som finns idag, samt eventuella skillnader mellan dessa och traditionella system. För de som är väl förtrogna med dessa kan även denna del hoppas över eller läsas kursivt.

Den fjärde delen behandlar de olika källorna jag använder för mina slutsatser. Det är denna som i första hand kommer tillföra något till diskussionen om elektroniska konossement, och därmed vara av intresse för de initierade.

Till slut avslutas uppsatsen med mina slutsatser, den femte delen. Där sammanväger jag de olika delar som har presenterats på vägen. Tillsammans med detta har jag ett avsnitt för att presentera tankar som har väckts under arbetet men som inte har undersökts närmare inom ramen för arbetet.

1.7 Något om terminologi

Terminologin på området kan i vissa delar lätt orsaka förvirring. T.ex. följer vissa föreställningar automatiskt med om man refererar till de digitala lösningarna som "elektroniska konossement". Samma effekt uppnås inte nödvändigtvis om man använder fraser såsom "elektroniska registreringar". Jag eftersträvar att vara tydlig och undvika sammanblandningen. I vissa lägen lämpar sig dock "elektroniska konossement" bättre, då detta är hur de digitala systemen presenteras. Det ska inte förstås som att jag avser någon skillnad mellan dessa två begrepp. Inte heller ska det förstås som att jag föregriper slutsatserna när de digitala systemen kallas för "elektroniska konossement".

När jag talar om "negotiabilitet" fokuserar jag i första hand på möjligheten att förvärva något och vid förvärvet vara skyddad mot överlåtarens borgenärer. I ordet lägger jag även in att man ska vara skyddad mot motparten i det faktiska avtalet, i de här aktuella fallen alltså transportören som innehar godset för vilket ett konossement har utfärdats.

2 Del 2, Regulatoriskt sammanhang

I denna del redogörs det för och diskuteras vilka källor som kan och bör användas för att avgöra hur vi ska lösa frågorna inom ramen för det svenska rättssystemet. Vissa attribut, såsom när och i vilket sammanhang olika regelverk tillkom, kommer också redogöras för när så är lämpligt. Detta är i vissa fall relevant för uppsatsens tema.

2.1 Den svenska sjölagen (SFS 1994:1009)

Den svenska sjölagen är naturligtvis den mest centrala regleringen på området. Den antogs 1994, och trädde i kraft samma år. Lagen var ett försök att anpassa svensk rätt till de då relativt nyligen ikraftträdde Hamburgreglerna,² och

² Fulla namnet är "United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea", öppnad för signaturer i Hamburg den 30 mars 1978.

tillkom i samarbete med Norge, Danmark och Finland.³ Det var (och är) dock fortfarande Haag-Visby⁴ som var den tillämpliga internationella regleringen för Sveriges del. Sverige har fortfarande varken skrivit på eller ratificerat Hamburgreglerna. I den mån konflikter uppstod mellan Haag-Visby och Hamburg utformades alltså regleringen i enlighet med Haag-Visby. Till den svenska sjölagen hör självklart även förarbetena som naturlig källa vid tolkningssvårigheter.⁵

2.2 Övrig svensk rätt

Olika områden av svensk rätt har under de senaste decennierna genomgått förändringar med anledning av digitaliseringen. Detta gäller alltifrån pantbrevssystemet och ansökningsförfarandet i Jordabalken⁶ till det legala ramverk som skapats kring Värdepapperscentralen. De argument och uppfattningar samt de beslut som i dessa sammanhang har fattats menar jag kan vara relevanta även för denna uppsats tema. Argumenten som anförs i dessa förarbeten kan i vissa fall tillämpas även på konossementen. En viktig reglering inom detta område är den som upprättades för att möjliggöra och underlätta VPC:s verksamhet.⁷ VPC är ett fenomen som är närliggande i varje fall ett tänkbart system för elektroniska konossement. VPC skapades för att möjliggöra en digitalisering av negotiabla skuldebrev i olika former, både aktier och vissa andra sorter.

³ Prop. 1993/94:195 s. 1-2

⁴ Fulla namnet är "Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading", öppnad för signaturer den 23 februari 1968.

⁵ Att dessa sedan ger föga ledning i frågan som behandlas här är en annan sak. T.ex. ger en sökning på "elektronisk" i ovannämnda proposition (se not 3) endast 5 träffar varav 2 är i själva lagtexten som föreslås.

⁶ Se främst prop. 2005/06:28 och de förändringar den föranledde samt lag (1994:448) om pantbrevsregister med tillhörande förarbeten.

⁷ T.ex. Aktiekontolag (1989:827) och Lag (1991:980) om handel med finansiella instrument.

2.3 Internationella konventioner och andra influenser från utanför det svenska rättssystemet

Sjörätten hanterar i hög utsträckning transporter över nationsgränser. Fartygen befinner sig dessutom ofta på internationellt vatten, dvs. utanför någon nations gränser. På grund av detta är den också föremål för en omfattande internationell reglering.⁸ Detta kan, och bör, påverka vår rättstillämpning på olika vis, som diskuteras nedan.

2.3.1 Europeiska unionen

EU:s inverkan på Sverige är naturligtvis stor. Regleringen från EU handlar dock i första hand om att främja den fria rörligheten inom Unionen. I den mån bedömningen av elektroniska konossements kan komma att inverka på den fria rörligheten kan dock EU:s regler mycket väl inverka. Vid en första anblick kan man även tänka sig att andra rättsakter skulle kunna ha relevans för bedömningen.⁹ Vid närmare påseende inser man dock snabbt att det finns föga ledning att hämta inom det EU-rättsliga.

2.3.2 Andra länders tillämpning

Ett värde som ofta framhålls som viktigt inom sjörätten är likformighet mellan olika länders rättstillämpning. Andra länders rättstillämpning bör alltså beaktas när vi avgör dessa frågor. Värdet av detta blir ännu något starkare vad gäller de som är parter till samma konventioner som oss. Som tidigare nämnts är

⁸ Det finns t.ex. tre olika konventioner, Haagreglerna, Haag-Visbyreglerna och Hamburgreglerna. Dessutom har nu en fjärde skapats som man har hoppats ska kunna ersätta dessa, Rotterdamreglerna. Dessa gäller bara frågor angående godstransport. Utöver detta finns ett flertal andra konventioner angående t.ex. arrest, bärgning och skadeståndsansvar.

⁹ Se t.ex. direktiv 2000/31/EG. Det kräver bl.a. att avtal ska kunna slutas på elektronisk väg. Det berör dock inte några frågor som associerar till presentationspapper eller andra negotiabla instrument i en digital miljö.

den svenska lagen dessutom ett samarbete med Danmark, Finland och Norge¹⁰ varför dessa länders rättstillämpning bör tillmätas ytterligare vikt.

Som nämnts ovan finns det ofta ett fokus på engelsk rätt inom sjörätten på grund av lagvalsklausuler och liknande. Jag menar att det inte i samma mån är befogat i det här fallet. Utgångspunkten för arbetet är situationer där nationell rätt blir tvingande. Det är därmed minst lika viktigt vad som gäller i de länder som faktiskt hanterar gods, såsom Nederländerna och Tyskland, som vad som gäller i England.

En annan viktig fråga är hur de olika rättsordningarna uppnår sakrättsligt skydd. De länder som använder traditionsprincipen i någon form stöter naturligtvis på mer av de svårigheter det svenska rättssystemet kan tänkas behöva hantera än de länder som tillämpar avtalsprincipen. Några djupare analyser av exakt hur olika länders rättssystem ser ut kommer inte göras, men inom vilken huvudgrupp de faller ser jag som relevant. Ligger de närmare oss är deras lösningar lättare att överföra på en svensk kontext.

2.3.3 Nu gällande internationella konventioner

Den äldsta sjörättsliga konvention på området som nu är i kraft är Haagkonventionen.¹¹ Sverige har tidigare stött denna, men den är numera frånträdd och alltså inte bindande för Sverige. Konventionen blev färdig 1924,¹² långt innan någon form av digitalisering var aktuell. Den berör alltså inte överhuvudtaget frågor kopplade till uppsatsens tema.

Den sjörättsliga konvention som Sverige för nuvarande ratificerat är Haag-Visby. Den är en vidareutveckling av Haag-reglerna som blev färdigutvecklad 1968.¹³ Haag-Visby härstammar alltså från en tid innan någon

¹⁰ Se not 3.

¹¹ Fulla namnet är "International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading", öppnad för signaturer i Bryssel den 25 augusti 1924.

¹² Jan Hellner, Richard Hager, Annina H Persson. *Speciell avtalsrätt 2 – kontraktsrätt*. Norstedts Juridik AB, Vällingby, 2008, s. 152.

¹³ Hellner et. al. 2008 s. 152

större digitalisering skett i världen, även om de första stegen mot vår nuvarande digitala värld kunde börja skönjas.

Den senaste sjörättsliga konvention som har trätt i kraft är de s.k. Hamburgreglerna. Den öppnades för signaturer 1978 men trädde i kraft först 1992. Detta är den enda ikraftträdde konvention som i någon mån diskuterar digitaliseringen.¹⁴ Sverige har inte signerat eller ratificerat Hamburgreglerna, men man har försökt anpassa sjölagen till den utan att för den skull bryta mot sina åtaganden enligt Haag-Visby.¹⁵ Den bör alltså tillmätas en viss vikt även i svensk rätt. Vad gäller uppsatsens tema finns det dock tämligen lite att hämta även från denna konvention.

2.3.4 Rotterdamreglerna¹⁶

Rotterdamreglerna är den senaste konvention som öppnats för signaturer. Den har varit öppen för signaturer sedan 2009 men har ännu inte trätt i kraft. Den kommer träda i kraft när 20 länder har ratificerat den. Än så länge har dock endast några få länder gjort detta trots att betydligt fler har signerat. Sverige har signerat men inte ratificerat konventionen.¹⁷

Avsikten med Rotterdamreglerna är att de inte bara ska omfatta sjötransport, utan även ge reglering för multimodala transporter där en del sker via sjötransport.

Rotterdamreglerna är de första som är skapade efter att den digitala världen blev en självklar del av vår vardag. Den har också en förhållandevis utförlig reglering av digitala alternativ.¹⁸

¹⁴ Se t.ex. artikel 14 som uttryckligen reglerar att konossementets underskrift kan göras elektroniskt.

¹⁵ Prop. 1993/94:195 s. 1-2

¹⁶ Fulla namnet är "United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea", öppnad för signaturer i New York den 11 december 2008.

¹⁷ www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html - 2014-02-16

¹⁸ Se t.ex. konventionens tredje kapitel

2.3.5 CMI¹⁹ Rules 1990 on Electronic Bills of Lading

CMI antog 1990 vissa regler för hur elektroniska konossement skulle utformas. CMI har dock inte möjlighet att utge bindande regler, utan är en intresseorganisation som verkar för rättslikformighet för sjörättslig reglering på det internationella planet. De erbjuder även viss möjlighet för aktörer inom sjörätten att hänvisa till deras standardvillkor och andra regler. De regler de gett ut har varit möjliga för aktörer att själva implementera i sina avtal men är inte bindande för någon stat. Reglerna behandlas förhållandevis utförligt i mycket litteratur på området. Detta förefaller dock framförallt handla om att annan grund för diskussion saknas. De förefaller inte ha använts i någon nämnvärd utsträckning i praktiken. Jag kommer därför inte beröra dem i någon nämnvärd utsträckning.

3 Del 3, Elektroniska konossement idag

3.1 Inledning

Det finns idag vissa försök till att skapa elektroniska konossement. De två som verkar ha nått någon större framgång är Bolero och ESS/CargoDocs.²⁰ Jag ska därför redogöra något för hur dessa system fungerar och är utformade, samt beröra skillnader mellan dessa och traditionella papperskonossement.²¹ Redogörelsen kommer fokusera på hur systemen fungerar rent praktiskt, historia, bolagsstrukturer och liknande kommer lämnas därhän. Beskrivningen

¹⁹ Comite Maritime International. En organisation som verkar för att underlätta sjötransporter och utger vissa, icke-bindande, regler kopplade till dessa.

²⁰ Det är t.ex. dessa som behandlas i Miriam Goldby, *Electronic Documents in Maritime Trade*. Oxford University Press, Oxford, 2013 och i Nicholas Gaskell. 'Bills of Lading in an Electronic Age' i *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2010. Detta kan också ses på att Bolero och ESS är de enda elektroniska system som P&I-klubbarna har någon form av skydd för vad gäller de risker som är associerade just med det digitala formatet, se Gaskell 2010 s. 264f.

²¹ För en ytterligare fördjupning i hur de elektroniska systemen fungerar och har utvecklats, se bl.a. Ivarsson 2012.

av systemen är baserad på andra beskrivande texter. Jag har tyvärr inte haft möjlighet att själv testa systemen för att se hur dessa fungerar.

Ingen redogörelse för hur traditionella konossement fungerar kommer heller ges. För den som är intresserad av detta hänvisas till de verk i litteraturlistan som behandlar frågan.²²

3.2 Bolero

Bolero är strukturerad i två delar. Den ena delen är en regelbok som man ansluter sig till för att få tillgång till produkterna som företaget erbjuder. Den andra delen är den tekniska plattform som erbjuds i kombination med regelboken. Det är denna plattform som används för att genomföra de transaktioner och andra operationer som systemet syftar till att möjliggöra.

3.2.1 Regelboken²³

Regelboken hanterar relationerna mellan Bolero och dess användare. Det är genom regelboken, ett flerpartsavtal mellan samtliga användare av tjänsten samt tjänsteleverantören, som man försöker åstadkomma en rättslig situation som efterliknar den traditionella hanteringen av konossement. Regelbokens verkan är därmed naturligtvis begränsad till de som är parter till avtalet, det vill säga Boleros användare. Negotiabiliteten i registret skapas genom novation av kontraktet. När ett kontrakt överläts hävs alltså först det gamla kontraktet mellan transportören och godsägaren/säljaren. Därpå skapas ett nytt kontrakt, på samma villkor som det tidigare, mellan transportören och förvärvaren av godset.²⁴ Detta för att hantera den engelska principen om "privity of contract".²⁵

²² I synnerhet "Scandinavian Maritime Law – the Norwegian Perspective" kan användas för svensk rätt. Även "Carriage of Goods by Sea" är bra för syftet, och för en fördjupning "Carver on Bills of Lading". De två senare behandlar dock engelsk rätt, men likheterna är i många delar slående.

²³ Regelboken kan hittas på <http://www.bolero.net/rulebook>. Det krävs att du skapar ett konto på hemsidan för att kunna ladda ner den.

²⁴ John F Wilson. *Carriage of Goods by Sea*. 7. uppl. Pearson Education Ltd, Edinburgh Gate, 2010, s. 170, se även Bolero Rulebook avsnitt 3.5

Liknande principer återfinns naturligtvis även i andra rättsordningar. Hur långt dessa principer sträcker sig varierar dock.

Regelboken ställer därutöver upp vissa regler för hur användarna ska agera gentemot varandra. De måste godta de elektroniska system som Bolero använder sig av. Detta inkluderar lösningarna för signaturer och kryptering.²⁶ På kontraktuell basis godtar parterna också ett ovillkorligt ansvar för meddelanden sända med deras egna nycklar.²⁷ Korrekt signerade meddelanden blir alltså gällande mot den part i vars namn de har gjorts, även om den faktiska signeringen har genomförts av någon som inte hade behörighet eller befogenhet att vidta en sådan åtgärd. De åtar sig därutöver att inte bestrida giltigheten av ett meddelande inom Bolero-systemet endast på grund av att det är i elektronisk form.²⁸ Detta begränsar naturligtvis bara parterna till avtalet, och hindrar inte en tredje man från att göra samma invändning gällande. Inte heller hindrar det en nationell domstol att på eget initiativ underkänna informationen Bolero lagrat elektroniskt.

Bolero utses i regelboken till agent för de anslutna transportörerna för syftet att motta och hantera vissa sorters meddelanden.²⁹ Detta verkar främst syfta till att möjliggöra en enklare överföring av registreringen och egendomen. Det skapar ett system där endast Bolero behöver delta i processen. Annars hade det eventuellt krävts att även transportören involverades i att sända och ta emot en större mängd meddelanden.

Regelboken inkorporerar även eventuell tvingande nationell rätt i avtalet.³⁰ Detta under förutsättning att den nationella regleringen hade varit tvingande om det istället hade utfärdats ett papperskonossement. På avtalsnivå kommer alltså tvingande nationella regler för konossement gälla för det

²⁵ Principen går i korthet ut på att endast parterna till ett avtal kan ådra sig förpliktelser och rättigheter genom nämnda avtal. Det begränsar därmed till exempel möjligheten att avtala till förmån för tredje man.

²⁶ Bolero Rulebook 2.2

²⁷ Bolero Rulebook 2.2.4

²⁸ Bolero Rulebook 2.2.2(3)

²⁹ Bolero Rulebook 3.4.2

³⁰ Bolero Rulebook 3.2(4)

elektroniska konossementet. Detta även om den nationella domstolen inte skulle anse att Boleros konossement är att betrakta som konossement i den mening som gör nationell lagstiftning tillämplig.

Regelverket hänvisar till engelsk rätt för att hantera eventuella konflikter.³¹ Om tvisten gäller att en part har brutit mot regelboken är engelsk jurisdiktion tvingande.³² För andra tvister med anknytning till regelboken är engelsk jurisdiktion frivillig.³³ Vid transporter till och från USA tillkommer vissa specialregler.³⁴

Regelboken innehåller även många regler som förklarar t.ex. hur de elektroniska dokumenten skapas. Dessa regler kommer att behandlas i samband med avsnittet om den tekniska lösningen. Vilka befogenheter olika parter har i olika skeden kan också enkelt utläsas av ett diagram under artikel 3.8 i Bolero Rulebook. Att närmare bestämma innebörden av de roller som anges i nämnda schema får man sedan göra genom att titta på de övriga reglerna i regelboken.

3.2.2 Den tekniska lösningen

Den tekniska lösningen är uppbyggd kring ett centralt register som administreras av företaget Bolero. Registret kallas för Bolero Title Registry (BTR) Meddelanden skickas via en plattform skapad av Bolero vid namn Bolero Core Messaging Platform (BCMP).³⁵ Transportören skapar en registrering i denna innehållande i stort sett samma information som ett traditionellt papperskonossement. I samband med att registreringen skapas ska transportören även ange vem som skickat godset, vem som ska stå som "holder" i registreringen samt antingen en mottagare, en "till order"-part eller att registreringen ska vara "blank endorsed".³⁶

³¹ Bolero Rulebook 2.5.2

³² Bolero Rulebook 2.5.3

³³ Bolero Rulebook 2.5.4

³⁴ Se Bolero Rulebook "Annex – U.S. Law Clauses" på sista sidan (s. 25) för detta

³⁵Goldby 2013, s. 198

³⁶ Bolero Rulebook 3.1(4)

Dessa registreringar kan sedan överföras mellan de olika användarna av systemet genom meddelanden till Bolero. Detta meddelande tillsammans med de därpå följande ändringarna i registret ska alltså motsvara överlämnandet av de traditionella konossementen. Överföringen sker dock inte automatiskt. Efter att någon har angetts som mottagare har denne möjlighet att neka. Detta ska ske inom 24 timmar, annars godkänns överföringen automatiskt.³⁷ Om överföringen nekas kommer den tidigare situationen i registret kvarstå, och den ursprunglige överlåtaren ha möjlighet att disponera över godset igen.³⁸

När godset har nått sin destination utlämnas det till den användare registret pekar ut som rätt mottagare. Denne skall då också "överlämna" registreringen till den som anges i registret, eller i avsaknad av sådan person till transportören. När den har överlämnats avslutas registreringen i Boleros system och inga ytterligare transaktioner är möjliga avseende denna registrering.³⁹

För att identifiera parterna använder man sig av nycklar krypterade genom asymmetrisk kryptering. I korthet innebär det att varje nyckel sitter ihop i ett par som består av en privat och en publik nyckel. Den privata nyckeln hålls hemlig och den publika finns tillgänglig för övriga medlemmar i systemet. Eftersom nycklarna i dessa par är framtagna genom en matematisk procedur som länkar dem till varandra kan de användas för att verifiera att ett meddelande är krypterat eller signerat av en innehavare av den andra nyckeln. Samtidigt fungerar de matematiska principerna bakom systemet så att det i praktiken är omöjligt att räkna ut den privata nyckeln i krypteringsparet genom att utgå från den publika nyckeln.⁴⁰

³⁷ Bolero Rulebook 3.5.2

³⁸ Bolero Rulebook 3.4.1(6)

³⁹ Bolero Rulebook 3.6

⁴⁰ Exakt hur lång tid beror på vilken krypteringsmetod och nyckellängd som används, något som inte framgår av informationen som finns tillgänglig. Det är dock inte särskilt komplicerat att skapa en asymmetrisk kryptering som statistiskt sett skulle ta decennier att knäcka med tillgång till all datorkapacitet som idag finns i världen. Det är, som med all kryptering, naturligtvis möjligt att man på ren tur lyckas knäcka den på kortare tid än så. Exakt information om hur krypteringen går till finns inte tillgänglig men jag anser det rimligt att anta att den tekniska lösningen är säker. Om detta, se även José Angelo Estrella Faria. 'Electronic Transport records' i Ziegler, Alexander von, Schelin, Johan & Zunarelli, Stefan (red.). *The Rotterdam Rules 2008 – Commentary to the*

Bolero tillåter även att man ersätter den elektroniska registreringen med ett papperskonossement.⁴¹ Givet att systemet fungerar genom ett flerpartsavtal är detta nödvändigt för att möjliggöra handel med parter som står utanför Boleros system. Boleros regler gäller givetvis inte gentemot dessa. Vid ett byte till ett papperskonossement blir alla de vanliga regler som reglerar dessa tillämpliga. Hur förfarandet ska gå till och vilken information som ska finnas anges av regelverket. Vidare innehåller reglerna ett förbud mot att vidta några åtgärder med registreringen efter att ett byte till papper har begärts. På kontraktuell basis åtar sig alltså parterna att inte dubbelförfoga över registreringen och det representerade godset.

3.3 ESS/Cargodocs

Även ESS lösning är konstruerad i två delar, den tekniska lösningen och det multilaterala avtal som binder ihop alla parterna och reglerar deras mellanhavanden.

3.3.1 Reglerna⁴²

Det multilaterala avtalet kallas i detta fall ESS-Databridge Services & Users Agreement (DSUA). Avtalet skapar en kontraktuell relation mellan alla användare av lösningen. I denna åtar man sig bl.a. att behandla elektroniska konossement på samma vis som traditionella konossement, både i rättsligt och funktionellt hänseende.⁴³ Man inkorporerar också relevanta sjörättsliga konventioner i avtalet mellan parterna.⁴⁴

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Kluwer Law International, Alphen Aan den Rijn, 2010, s. 55f.

⁴¹ Bolero Rulebook 3.7

⁴² Avtalet finns inte tillgängligt offentligt. Informationen om det är hämtad från deras hemsida <http://www.essdocs.com/> samt från Goldby 2013 och Gaskell 2010.

⁴³ <http://www.essdocs.com/adopt/dsua-overview> 2014-02-16

⁴⁴ Goldby 2013 s. 127

Även ESS använder novation för att åstadkomma kontraktshundenhet för parterna när den elektroniska registreringen överförs.⁴⁵ Själva kontraktet överförs alltså inte, utan det gamla kontraktet hävs och ett nytt uppstår mellan de nya parterna. Detta ingås på samma villkor som det gamla kontraktet. Även vad gäller återskapandet av konossementets negotiabilitet så liknar den lösning ESS använder sig av Boleros lösning.⁴⁶

Värt att notera är att ESS har anpassat sina lösningar något för olika delar av sjöfartsindustrin. Systemet är alltså inte i alla delar likadant för fartyg inblandade i energibranschen (t.ex. oljetankers), för andra fartyg med last i bulk och för fartyg sysselsatta med containertrafik.⁴⁷ Närmare information om i vilka avseenden de olika lösningarna skiljer sig åt har jag dock inte funnit.

I DSUA-regelverket ingår en procedur för att förändra det. Processen sker genom en rättslig arbetsgrupp. Detta är enda sättet att justera reglerna,⁴⁸ av hänsyn till deras multilaterala karaktär. Den rättsliga arbetsgruppen är en underavdelning till DDG, en grupp som består av representanter för de olika industrier som är inblandade i lösningen och har till uppgift att främja elektroniska lösningar för konossement.⁴⁹

3.3.2 Den tekniska lösningen⁵⁰

I detta fall heter den tekniska lösningen CargoDocs. Den omfattar fler typer av dokument och funktioner än enbart elektroniska konossement. Här är det dock endast elektroniska konossement jag fokuserar på. Naturligtvis kommer vissa saker gälla även andra aspekter av systemet.

Systemet kan integreras med ett företags interna datorsystem. Rätt implementerat tillåter det då användarna att ladda upp data från företagets egna

⁴⁵ Goldby 2013 s. 130

⁴⁶ Goldby 2013 s. 135f

⁴⁷ Goldby 2013 s. 301

⁴⁸ <http://www.essdocs.com/adopt/dsua-overview> 2014-02-16

⁴⁹ Goldby 2013 s. 300

⁵⁰ Mycket av informationen har hämtats från

<http://www.essdocs.com/products/cargodocs/electronic-bills-of-lading>

system direkt in i CargoDocs. De finns då inget behov av att manuellt skriva in all information en extra gång i systemet. De kan också hämta hem informationen i diverse olika format.⁵¹ Man kan även koppla andra dokument till registreringen för att ha möjlighet att samla en större mängd dokument som har relevans för godset på ett ställe.⁵²

En registrering i systemet skapas genom ett samarbete mellan avsändaren och transportören. Avsändaren förser systemet med information. Transportören kontrollerar denna och genomför eventuella nödvändiga justeringar för att sedan utfärda registreringen.⁵³ Denna registrering kan därefter överföras mellan olika användare och godset lämnas ut mot att den senast registrerade användaren överför den tillbaka till transportören.⁵⁴ Systemet är dock inte utformat som ett register placerat hos en tredje man.⁵⁵ Exakt hur systemet fungerar förefaller det dock inte vara möjligt att få information om som utomstående.

För att komma åt systemet krävs att man har tillgång till företagets användarnamn, lösenordet associerat till det samt en "token" (tänk de dosor som används för internetbanken).⁵⁶ För att vidta åtgärder i systemet krävs det att du använder samma metoder då systemet ofta kräver att du återigen bekräftar att du vill vidta åtgärden.⁵⁷ Systemet är tillgängligt varifrån som helst. Det behövs alltså inte en dedikerad terminal eller liknande på kontoret för att kunna använda sig av lösningen.⁵⁸

Det finns möjlighet att ge andra aktörer tillgång till systemet för olika syften. Dessa kan antingen ha uppgifter såsom att förse systemet med viss information, eller vara begränsade till att endast kunna läsa information. T.ex. kan tullmyndigheter ges åtkomst till informationen i systemet för att underlätta

⁵¹ Goldby 2013 s. 301

⁵² <http://www.essdocs.com/products/cargodocs/electronic-bills-of-lading> 2014-02-16

⁵³ Goldby 2013 s. 302

⁵⁴ Goldby 2013 s. 303

⁵⁵ Gaskell 2010 s. 261

⁵⁶ <http://www.essdocs.com/products/cargodocs/electronic-bills-of-lading> 2014-02-16

⁵⁷ Goldby 2013 s. 301

⁵⁸ <http://www.essdocs.com/products/cargodocs/electronic-bills-of-lading> 2014-02-16

pappersarbetet kring import, om detta är något myndigheterna ifråga accepterar.⁵⁹

Registreringarna i systemet är visuellt utformade för att efterlikna ett traditionellt papperskonossement. De olika användarna kan skapa mallar som ser ut som företagets vanliga konossement där informationen sedan fylls i.⁶⁰ Förutom att bidra till att systemet upplevs mer likt traditionella konossement förenklar det förmodligen de tillfällen då den elektroniska registreringen behöver omvandlas till ett papperskonossement. Dessa dokument kan också laddas ner och vidarebefordras när informationen behöver vidarebefordras till någon utomstående, såsom tullmyndigheter.

3.4 Likheter och olikheter med pappersdokument

Som har påpekats tidigare medför det elektroniska formatet per automatik att dokumentationen behöver hanteras på ett annat vis. Här berörs några av de mer centrala skillnaderna gentemot traditionella papperskonossement som följer av detta.

3.4.1 "Original"

Vad gäller de traditionella konossementen utgår många regler från att man ska använda ett original. För de elektroniska registren kan naturligtvis samma tanke om original inte alltid tillämpas. Även vissa andra skillnader i hanteringen uppstår.

För det första utfärdas papperskonossement ofta i flera exemplar.⁶¹ Historiskt har det varit för att minska risken för att det enda exemplaret ska förkomma, och för att underlätta handel i en tid när transportererna var långsammare än de är idag.⁶² Att utfärda konossementet i flera exemplar är

⁵⁹ Goldby 2013 s. 303f

⁶⁰ Goldby 2013 s. 302

⁶¹ Gaskell 2010. s. 236

⁶² Guenter Treitel & F.M.B. Reynolds, *Carver on Bills of Lading*. 3 uppl. Sweet & Maxwell, London, 2011, s. 390

naturligtvis inte nödvändigt med elektroniska register. Endast en registrering kan finnas och denna kan överlåtas snabbt oavsett var godset befinner sig. Dessutom kan informationen hämtas hem var som helst i världen utan att fler kopior behöver skapas. Behovet av flera original försvinner alltså i de elektroniska systemen. Även de problem som uppstår på grund av att vissa av dagens papperskonossement är väldigt omfattande rent storleksmässigt minimeras.⁶³ I en digital miljö är större mängder information mindre problematisk, då den både blir lättare att överblicka och man inte behöver hantera stora pappersmängder.

Faktumet att endast en registrering finns, och hastigheten med vilken denna kan överlåtas, påverkar naturligtvis möjligheterna till förfaranden såsom tvesala. Två separata registreringar avseende samma last kan inte säljas till olika personer.⁶⁴ När överlåtelsen av själva registreringen kan ske närmast ögonblickligen minskar också möjligheterna att överlåta godset till en ytterligare person medan den första förvärvaren väntar på leverans. Så länge man håller sig inom det elektroniska systemet förefaller det vara omöjligt. I sammanhanget bör dock noteras att det fortfarande verkar vara möjligt att genomföra en överlåtelse till två olika förvärvare i samband med en omvandling av den elektroniska registreringen till ett papperskonossement.⁶⁵

Med den krypteringsteknologi som finns idag kan förfalskning närmast uteslutas. Det är helt enkelt för osannolikt att en utomstående ska kunna knäcka krypteringen. Risken för det bör, givet de nuvarande tekniska förutsättningarna, kunna bortses från.⁶⁶ De kontraktuella regler som finns i Boleros regelbok

⁶³ För mer om detta, se Gaskell 2010 s. 257

⁶⁴ I varje fall inte utan att transportören förfar svikligt. Något sådant skulle förutsätta att transportören väljer att utfärda två separata registreringar för samma gods, något som vi får anta är tämligen sällsynt. Det vore att jämställa med att utfärda två separata serier med konossement för samma last. Det måste vara tämligen sällsynt att detta skulle vara i transportörens intresse eftersom denne hålls ansvarig för samtliga konossement som utfärdas.

⁶⁵ Se t.ex. ovan under 3.2.2 vad gäller Bolero. Regleringen som förekommer i regelboken verkar signalera att en sådan möjlighet kan finnas. Om systemet var uppbyggt på ett sätt som omöjliggjorde det skulle inte de kontraktuella regler som förbjuder en att vidta åtgärder med registreringen efter att ha begärt en omvandling till papperskonossement vara nödvändiga.

⁶⁶ José Angelo Estrella Faria 2010, s. 55f.

begränsar dessutom starkt möjligheten för en part att hävda att någon utan behörighet eller befogenhet har vidtagit åtgärder i registret.⁶⁷ Verifierbarheten vad gäller underskriften får nog sägas vara högre för de elektroniska systemen jämfört med traditionella papperskonossement.

Detta utgår naturligtvis från att man har ett övergripande system som man kan förlita sig på. Digital information kan vanligtvis enkelt kopieras om man har kontroll över den. Dessutom kan den enkelt ändras utan att nödvändigtvis lämna några spår. För att det endast ska finnas ett oförändrat exemplar av registreringen förutsätts alltså att systemet på något vis garanterar detta. Eftersom de tekniska förutsättningarna finns och inget talar för att de system som idag existerar skulle vara annat än pålitliga blir detta ett mindre problem i det nu diskuterade sammanhanget. Frågan är dock relevant på ett allmänt plan. Den kan även bli viktig i samband med att andra system för digitaliserade transportdokument eventuellt utvecklas.

En styrka för de elektroniska konossementen är att de inte kan tappas bort. Inte heller kan de enkelt skadas eller förstöras i en olycka, t.ex. en kontorsbrand. Risken att någon skulle lida en rättsförlust genom att deras konossement försvinner i transport eller någon annan olycka försvinner därmed. Enda sättet att på detta sätt bli av med registreringen mot sin vilja vore att systemet på ett eller annat sätt fallerar.

3.4.2 Signering

I ett digitalt sammanhang kommer det naturligtvis vara nödvändigt med andra rutiner för signering jämfört med hur det fungerar med pappersdokument. Möjligheten att skriva under för hand, med en namnteckning, försvinner. Likaså möjligheten att använda sig av en stämpel eller någon annan mekanisk procedur. Istället kommer alla signaturer vara tvungna att ske genom någon form av elektronisk metod som möjliggör identifiering. Det sker i dessa fall genom användandet av krypterade meddelanden och signaturer som på ett tillfredsställande sätt kan knytas till enskilda individer eller organisationer.

⁶⁷ Se Bolero Rulebook 2.2.4

Värt att notera är att elektroniska och mekaniska underskrifter är uttryckligen tillåtna enligt nuvarande lagstiftning.⁶⁸ Skillnaden gentemot nuvarande konossement blir alltså endast att vissa metoder inte längre går att använda för signering, och att signaturen måste lagras digitalt istället för utskriven på ett papper. Elektronisk signering är i sig godtagbar.

Även svenska myndigheter godtar i många sammanhang elektroniska signaturer.⁶⁹ Det finns alltså vissa säkerhetsnivåer som ansetts som godtagbara för myndighetskontakter. Som vi alla vet finns även digitala system för att hantera bankärenden numera. Så länge de digitala systemen för elektroniska konossement uppfyller i varje fall samma säkerhetskrav som dessa ser jag ingen anledning att inte acceptera signaturerna. Snarare bör lägre säkerhetsnivåer kunna accepteras, då parterna själva avtalar om och väljer vilken signeringsprocedur som ska tillämpas på deras mellanhavanden.

3.4.3 En tredje part i systemet

Det faktum att en tredje part involveras i de elektroniska systemen är en viktig skillnad gentemot traditionella konossementsstrukturer. Det orsakar skillnader gentemot traditionella papperskonossement på olika sätt. Här behandlar jag de viktigaste av dessa.

Ett traditionellt konossement finns i fysiska exemplar. Dessa exemplar kan handlas mellan parter utan att någon utomstående har möjlighet att se transaktionerna som sker. Det är en av dokumentets funktioner, handel med godset kan ske utan att någon behöver meddela eller få godkännande från transportören.⁷⁰ Först när godset har anlänt i hamn och konossementet presenteras för att få godset utlämnat kan någon utomstående möjligen se vilka transaktioner som har gjorts.⁷¹ De elektroniska register som idag finns kräver dock att minst en tredje part (centralregistren) kan spåra transaktionerna. I den

⁶⁸ SjöL 13:46 3 st.

⁶⁹ Se t.ex. lag (2000:832) om kvalificerade elektroniska signaturer.

⁷⁰ Se t.ex. Treitel & Reynolds 2011 s. 584f

⁷¹ Detta om konossementet är utfärdat "till order". Är det utfärdat in blanco kan någon utomstående bara konstatera vem som är den sista förvärvaren.

mån de riskerar att bli utsatta för datorintrång kan även konkurrenter tänkas få möjlighet att spåra affärstransaktionerna, något som naturligtvis kan upplevas som ett hot.

Givetvis orsakar kommunikation över internet också en risk för intrång. Internet är ett öppet system där information automatiskt passerar punkter utanför parternas kontroll. Denna risk bör dock kunna hanteras med den kryptering som systemen tillämpar.

Risken för intrång är också nära besläktad med en annan aspekt av registerförarens inblandning, frågan om ansvar. Även om det är osannolikt att ett sådant skulle uppstå kan ett fel i systemet eller ett angrepp orsaka stor ekonomisk skada för parterna. Speciellt vid ett större fel i systemet kan en sådan händelse ge vidsträckta ekonomiska konsekvenser för ett stort antal aktörer. I ett vanligt tvåpartsförhållande uppstår inte samma risk. Detta i synnerhet då ingen annan än innehavaren normalt sett kan klandras ifall ett papperskonossement förstörs⁷² eller överförs till fel person. I de elektroniska registrens fall gör man sig beroende av en tredje part som kan fallera. Huruvida man då kan få ersättning, och i vilken utsträckning, är inte givet.

3.4.4 Reglerna om estoppel eller bevisspärr

För traditionella konossement finns en regel som förbjuder transportören att föra motbevisning mot uppgifter i ett konossement som förvärvats i god tro.⁷³ Detta är en del av att skapa konossementets negotiabilitet. I reglerna för traditionella papperskonossement finns det alltså en uttrycklig lagregel som förändrar den grundläggande processuella principen om fri bevisföring. För det fall vi inte försöker infoga elektroniska registreringar i det traditionella regelverket för konossement kan detta hanteras annorlunda. Det kommer då endast vara en avtalsreglering som försöker uppnå samma effekt som lagstadgandet. Det är inte självklart att avtalsreglering som modifierar

⁷² Nu har det visserligen funnits olika sorters depositionsverksamheter för konossement. I dessa uppstår liknande risker.

⁷³ SjöL 13:49 3 st.

processuella regler ska godtas av domstolarna.⁷⁴ Tvärtom kan det tänkas att sådana avtalsvillkor kan komma att underkännas.

Som vi har sett tidigare inkorporerar Bolero nationell rätt i sitt avtal.⁷⁵ Det inkluderar alltså det nämnda stadgandet i sjölagen. Exakt hur ESS återskapar regeln om bevisning framgår inte, men att de försöker göra det kan nog tas för givet. De eftersträvar att återskapa papperskonossementens reglering, och detta är en väsentlig del av denna reglering.

Huruvida avtalen kan reglera denna fråga blir beroende av ett antal faktorer. Klart är i varje fall att det inte är helt uteslutet att man kan avtala om frågor av denna typ.⁷⁶ Enligt min mening bör denna avtalsreglering vara acceptabel av ett flertal anledningar. Hela regleringen av konossement inkorporeras i avtalet. Heuman tar i sin artikel upp att ett skäl för att underkänna vissa avtalsregleringar av processuella frågor är att det komplicerar rättstillämpningen.⁷⁷ I detta fall sker snarare det motsatta. Skulle domstolen välja att underkänna denna aspekt av avtalet komplicerar de rättstillämpningen för sig själva. Om regleringen av konossement har inkorporerats i sin helhet kan naturligtvis praxis och förarbeten angående traditionella konossement användas i större utsträckning. Om man väljer att stryka delar av regleringen kan de avvägningar som har gjorts i samband med lagstiftningen sättas ur spel. Lagstiftningen om konossement är ju utformad med alla sina delar i åtanke. Det faktum att denna sorts bevisregel har ansetts acceptabel i samband med traditionella konossement bör också tala för att erkänna den för de elektroniska systemen. Sist bör också nämnas att regeln har stor likhet med en fråga parterna definitivt kan disponera över. En part kan alltid erkänna fakta i någon viss fråga. Ett erkännande från en part angående godsets skick skulle uppnå i stort sett samma effekt. I det fallet finns det ingen tvekan om att förfarandet skulle vara tillåtet enligt svenska processuella regler.

⁷⁴ Heuman, Lars. Kan parter träffa avtal om hur civilrättsliga och processuella regler skall tillämpas i Juridisk Tidskrift nr 2 2011/2012. Stockholm. ISSN 1100-7761, s. 337f

⁷⁵ Bolero Rulebook 3.2(4)

⁷⁶ Heuman s. 342f.

⁷⁷ Se t.ex. Heuman s. 338

Med detta sagt finns det naturligtvis en möjlighet att en domstol kommer till en annan slutsats. Även om jag finner det osannolikt är det alltså möjligt att rättssystemet kommer göra skillnad mellan traditionella konossement och elektroniska system i denna fråga. Det vore i så fall en väsentlig distinktion mellan dessa.

3.4.5 Tradition och sakrättsligt skydd

Det vanliga sättet att uppnå skydd mot tredje man vid förvärv av lasten är tradition av konossementet.⁷⁸ Detta kan uppenbarligen inte göras med elektroniska konossement, i vart fall inte i traditionell mening. Ett fysiskt objekt som kan lämnas över finns ju inte.⁷⁹ Man kan försöka ersätta traderandet av dokumentet med någon annan metod. Bolero försöker t.ex. ersätta det med ett centralt register där överlåtelser registreras i kombination med krypterade nycklar som ska garantera att det är den tidigare innehavaren som har överlåtit lasten.

Värt att notera i sammanhanget är att i varje fall Bolero inte uttrycker det som att ett konossement överlåts. Istället överlåts lasten och ett nytt

⁷⁸ Torgny Håstad, *Sakrätt, avseende lös egendom*. Upplaga 6:4. Stockholm, Norstedts Juridik AB, 1999, s. 252 samt Thor Falkanger, Hans Jacob Bull & Lasse Brautaset. *Scandinavian maritime law – The Norwegian perspective*, 3:e upplagan. Universitetsforlaget AS, Oslo, 2011, s 276f.

Resonemanget Håstad anför är visserligen i någon mån bristfälligt då han inte tar hänsyn till eventuella följder av den ovan (se 3.4.1) diskuterade vanan att ge ut flera original och hur detta kan tänkas påverka säljarens kontroll över godset. I slutändan finner jag det osannolikt att det skulle leda till en annan slutsats än den Håstad drar. Även om situationen skiljer sig något från vanliga skuldebrev är det svårt att se det som annat än destruktivt att först nu ifrågasätta något som under lång tid har antagits gälla och aktörerna på fältet har utgått från. För mer om denna fråga, se även Kurt Grönfors, *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*. Sjörettsföreningen i Göteborgs skrifter 70. Akademiförlaget, Göteborg, 1991.

⁷⁹ Naturligtvis skulle man kunna lämna över någon form av lagringsmedia där noteringarna finns. Det ter sig dock tämligen meningslöst då det inte skulle ge någon fördel jämfört med de nuvarande konossementen, förutom möjligen göra samlingar av en större mängd konossement enklare att katalogisera. Dessutom är elektroniska lagringsmedia generellt sett betydligt ömtåligare än papper.

fraktkontrakt skapas, på samma villkor som tidigare men med andra parter.⁸⁰ Någon överlåtelse av förpliktelse och rättigheter enligt det ursprungliga avtalet sker alltså inte.

När gods innehas av tredje man kan denunciation ersätta tradition vad gäller att fullgöra det sakrättsliga momentet.⁸¹ Detta är fallet när godset är under transport. Ett meddelande till transportören kan därmed ersätta tradition av godset och ge förvärvaren skydd mot överlåtarens borgenärer. Som vi har sett ovan är ett av de system, Bolero, som idag finns uppbyggt kring att meddelanden sänds till en central plattform. Det framgår dessutom klart att transportören utser Bolero till sin agent vad gäller att motta och hantera den här sortens meddelanden. I vilken utsträckning meddelanden går direkt till transportörerna eller automatiskt sänds vidare till denne är oklart. I den mån meddelanden sänds även till transportören menar jag att det är oproblematiskt att lösa problemet. Innehavaren av godset har då blivit denuncierad och förvärvaren ska skyddas mot överlåtarens borgenärer. Om endast registret meddelas om överlåtelser är frågan inte fullt lika klar. Jag menar dock att sakrättsligt skydd ska uppkomma även i detta fall. Ett centralt syfte med såväl tradition som denunciation är att försvåra skentransaktioner i samband med överlåtarens konkurs eller utmätning hos denne. Ett annat är att överflytta förfoganderätten för egendomen till förvärvaren.⁸² Båda dessa funktioner kommer uppfyllas genom att registret mottar och noterar överlåtelser av godset. Att användarna av systemet faktiskt kontrollerar registerinnehållet innan de lämnar ut godset eller vidtar andra åtgärder på godsägarens begäran bör vara något vi kan utgå från. Annars riskerar de ansvar enligt avtalet. Att registret dessutom identifierats av transportören som rätt mottagare av denna sorts meddelanden förstärker bara argumentet.

Hur ESS system för elektroniska konossement relaterar till kraven ovan är oklart. Utan närmare information om hur systemet faktiskt fungerar är det svårt att uttala sig om hur det uppfyller de ovan nämnda funktionerna, och därmed

⁸⁰ Se ovan, 3.2.1

⁸¹ Håstad 1999, s. 229f.

⁸² Håstad 1999, s. 230

hur denna sorts problem bör hanteras. I den mån dessa funktioner kan uppfyllas på ett tillfredsställande sätt bör det vara möjligt att ge sakrättsligt skydd även inom ESS system. Med hänsyn till att vi här talar om en av konossementets mest centrala funktioner, negotiabiliteten, kan det antas att systemet i varje fall försöker uppfylla dessa funktioner.

4 Del 4, Elektroniska register och konossement

I detta avsnitt undersöker jag de olika källor jag tidigare har nämnt.⁸³ Innehållet och tendenserna bland dessa belyses och analyseras i viss mån.

4.1 Sjölag

Vad ett konossement är definieras i 13:42 SjöL. Det är (1) ett dokument som (2) utgör bevis om ett avtal om sjötransport och om att transportören har tagit emot eller lastat godset, och (3) som antingen betecknats som konossement eller innehåller ett åtagande för transportören att lämna ut godset endast mot att dokumentet återställs. Frågan om elektroniska konossement i någon form behandlas inte, i varje fall inte explicit.

Den enda reglering i förhållande till elektroniska förfaranden och konossement som finns i sjölagen är 13:46 3st. Det anges där att konossement skall undertecknas, och att undertecknandet får ske på elektronisk eller mekanisk väg. Vid första påseende för detta kanske tankarna till konossementet som ett pappersdokument, vilket man förmodligen också föreställt sig när stadgandet infördes. Av förarbetena framgår dock att ingen skillnad var avsedd gentemot den tidigare sjölagen där man istället för att tala om att "underteckna" talade om att "utfärda".⁸⁴ Det tidigare uttrycket hade också föreställningen om ett papperskonossement som utgångspunkt. När detta infördes fanns det dock inga alternativ varför en sådan utgångspunkt är föga förvånande. Begreppet att

⁸³ Se del 2.

⁸⁴ SoU 1990:13 s. 164 samt prop. 1993/94:195 s. 255

”utfärda” var avsett att vara synonymt med skuldebrevsrättens likalydande begrepp.⁸⁵

Inte heller ger förarbetena i övrigt någon närmare ledning i frågan om de elektroniska konossementen. Den SOU som ligger till grund för förändringarna berör inte frågan. I propositionen finns dock några vaga uttalanden angående ämnet.⁸⁶

Departementschefen diskuterar först transporter där dokumentationen sker via datoriserade system som ett exempel på dokumentlösa transporter.⁸⁷ Dessa sägs också ha blivit mer vanligt förekommande. Propositionens uttalanden kan alltså i den delen ses som ett uttalande om att elektroniska register inte ska anses uppfylla definitionen av konossement. Som vi har sett ovan ingår det i definitionen av konossement att det ska vara ett dokument, och de elektroniska registren skulle i detta fall falla utanför definitionen.

Departementschefen menar samtidigt att ”...det fortfarande finns ett behov av konossementet som ett internationellt pappersdokument.”⁸⁸ Detta delvis för att ett sådant standardiserat dokument bildar utgångspunkten för en översättning av konossementet till elektroniska system. Av denna anledning vill han stödja den internationella strävan efter likformighet och standardisering av konossement.

Propositionen ger alltså ett något tvetydigt intryck. Man inleder med att uttala sig på ett sätt som förefaller utdefiniera elektroniska system från konossementsbegreppet. Samtidigt menar man att ett av värdena med en annan lagändring, den om innehållet i ett konossement, är just att främja övergången till sådana digitala system. Jag skulle dock mena att det inte går att dra särskilt långtgående slutsatser utifrån propositionens uttalanden. De förefaller vara

⁸⁵ Grönfors, Kurt. *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*. P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm, 1982, s. 277

⁸⁶ Uttalandena ifråga återfinns i prop. 1993/94 på s. 157

⁸⁷ ”Detta motiveras främst med konossementets minskade betydelse vid sidan av andra transportdokument, exempelvis sjöfraktsedlar, och dokumentlösa transporter där traditionella pappersrutiner ersätts med elektroniska rutiner (datorer och överföring på nätverk).” – prop. 1993/94:195 s. 157

⁸⁸ Prop. 1993/94:195 s. 157

gjorda något i förbigående och frågan de behandlar är inte central för lagändringarna som genomfördes vid tillfället. De förmedlar dock enligt min mening en försiktigt positiv inställning gentemot elektroniska alternativ till konossement, även om denna inställning inte nödvändigtvis kan sägas sträcka sig så långt som att man önskar att eventuella elektroniska alternativ ska hanteras enligt sjölagens regler för konossement. Snarare upplever jag att de intar en lätt avvaktande attityd. Att det är tanken om konossementet som ett papper som ligger till grund för diskussionen framgår med all önskvärd tydlighet av sammanhanget.

Vad gäller doktrinen har frågan inte behandlats i någon större utsträckning i svensk litteratur. Den som har visat ett visst intresse för frågor inom området är Kurt Grönfors.⁸⁹ Hans arbeten har dock i första hand varit fokuserade på sjöfraktsedlar snarare än konossement, även om konossement har behandlats i viss utsträckning.⁹⁰

Även Grönfors tar avstamp i de traditionella papperskonossementen. Detta är föga förvånande, det är de dokument som under lång tid har använts och texterna handlar om förutsättningarna för att skapa elektroniska metoder som är likvärdiga funktionellt.

Vad gäller diskussionen ovan kring konossementets natur som dokument menar Grönfors att det viktiga i sammanhanget måste vara att det finns en viss information som är skapad som en enhet.⁹¹ Att information kan lagras digitalt på ett sätt som håller en tillfredsställande säkerhetsnivå är förhoppningsvis inte kontroversiellt i dagens läge. De olika krypterings- och lagringsmetoder som finns måste anses minst lika pålitliga som pappersdokumentation. Att i detta sammanhang använda sig av den lösning som Grönfors förespråkar, att låta enheten för informationen matcha hur lasten har definierats framstår för mig som ändamålsenligt. Att utgå från de funktioner ett dokument behöver ha

⁸⁹ Detta främst i de två verken "Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement" samt "Towards Sea Waybills and Electronic Documents". Vissa kommentarer på området kan återfinnas även i andra verk.

⁹⁰ Se främst kapitel 7 i "Towards Sea Waybills and Electronic Documents".

⁹¹ Grönfors 1991 *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*, s. 66f.

förefaller rimligare än att hänga upp sig på frågan om huruvida informationen är nedtecknad på just ett papper eller inte.

Notera dock att Grönfors argumentation handlar om begreppet "dokument" i relation till sjöfraktsedlar. Som vi sett ovan⁹² får de elektroniska registren vissa svårigheter vad gäller att uppfylla samma funktioner som traditionella papperskonossement, bland annat då de inte är fysiska objekt som kan överlämnas. Elektroniska variationer kan alltså inte i samma utsträckning ses som funktionellt likvärdiga när man talar om konossement. Även detta är något Grönfors berör.⁹³ Han föreslår dock ingen egentlig lösning. De tankar han utvecklar verkar vara baserade på att ett system för elektroniska konossement måste kunna uppfylla kontrollfunktionen för registreringen.⁹⁴ Argumentationen berör dock inte de andra skillnader som har visats ovan. Inte heller uttalar han sig något om sådana systems situation inom svensk rätt.

De övriga rekvisiten för att något ska utgöra ett konossement orsakar mindre problem. Att vi i Sverige tillåter den skriftliga bevisningen över ett ingånget avtal att skapas i digitalt format är okontroversiellt. Vi godtar sådana system. Kravet på att det ska betecknas "konossement" eller innehålla att godset endast utlämnas mot dokumentets återställande borde även det vara mindre problematiskt. Naturligtvis kan elektroniska dokument i sitt innehåll betecknas som konossement. Att återställa elektroniska dokument kan möjligen anses vara något svårare. Jag menar dock att detta krav måste kunna anses vara uppfyllt när det återigen är transportören som har exklusiv kontroll över en elektronisk registrering. Situationen är då i allt väsentligt återställd till hur den var vid godsets mottagande för befordran.

I sammanhanget är det även värt att notera att svenska myndigheter accepterar de digitala systemen som uppgiftslämnare i vissa sammanhang.⁹⁵ Detta handlar dock bara om att man godtar datorsystemen som informationskälla för t.ex. behandling av godset inom tullsystemet. Att säga att de är fullt ut accepterade i alla sina delar vore att gå för långt.

⁹² Se ovan 0

⁹³ Se Grönfors 1991 *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* s. 69f.

⁹⁴ Grönfors 1991 *Towards Sea Waybills and Electronic Documents* s. 78f

⁹⁵ <http://www.essdocs.com/markets/edocs-countries> - 2014-02-16

4.2 De internationella konventionerna

Sjörätten är i hög utsträckning föremål för internationell reglering. Denna har skett genom ett antal konventioner. Internationell rättslikformighet har setts som ett viktigt värde då så pass mycket av transportererna sker över nationsgränser. En stor del av de internationella transportererna sker också just till sjöss. I det följande skall jag behandla dessa konventioners syn på elektroniska system för att ersätta konossement.

4.2.1 Nu gällande konventioner

Sverige är, som noterats ovan,⁹⁶ bundna av Haag-Visby-reglerna. Dessa behandlar dock inte överhuvudtaget frågor knutna till digitaliseringen och de möjligheter dessa för med sig. Föga ledning kan alltså hämtas därifrån. Möjligtvis kan sägas att man vid författandet av konventionen uppenbarligen föreställde sig att den skulle gälla traditionella pappersdokument. Att låta dessa föreställningar väga för tungt anser jag mindre lämpligt. Detta då för- och nackdelar med elektroniska alternativ inte rimligen kan ha övervägts i samband med författandet och ikraftträdandet av konventionen. De tekniska förutsättningarna för sådana alternativa transportdokument var inte för handen när konventionen utformades.

Hamburgreglerna, som Sverige har försökt anpassa sig till så långt vi kunnat,⁹⁷ behandlar knappt frågan heller. De anger visserligen att signering av ett konossement kan ske elektroniskt,⁹⁸ men därutöver berörs inte problematiken kring elektroniska system. Det man föreställde sig när regeln förändrades verkar också vara att det fortsatt skulle handla om pappersdokumentation. Vad gäller regleringen av signaturer genomförde Sverige förmodligen inte heller någon anpassning i materiellt hänseende, utan endast en justering av ordalydelsen med avsikt att behålla den tidigare

⁹⁶ Se avsnitt 2.3.3

⁹⁷ Prop. 1993/94:195 s. 1

⁹⁸ Artikel 14 Hamburgreglerna

innebörden av det berörda stadgandet.⁹⁹ Någon vägledning angående det i denna uppsats diskuterade problemet kan därmed knappast hämtas från Hamburgreglerna.

4.2.2 Framtiden och Rotterdamreglerna

Som konstaterats ovan¹⁰⁰ är Rotterdamreglerna den första internationella sjörättsliga konventionen som hanterar problematiken med elektroniska varianter av de traditionella transportdokumenten. Sverige har signerat konventionen men i dagsläget inte ratificerat den. Endast två länder har ratificerat konventionen,¹⁰¹ och den träder i kraft först när den har ratificerats av 20 stater.¹⁰² Det återstår alltså att se om den kommer träda i kraft. Den är dock den enda konvention som försökt skapa en lösning för elektroniska system som ska kunna tillgodose samma funktioner som traditionella papperskonossement. Jag menar därför att det är rimligt att ta hänsyn till dessa regler. De har skapats på ett internationellt plan i ett samarbete och kan därmed antas vara förhållandevis väl avvägda. Därmed representerar de en lösningsmodell som framtida lösningar, både vad gäller utformningen av system för elektroniska konossement och utformningen av lagstiftning på området, förmodligen kan komma att likna.

Rotterdamreglerna tar som sin utgångspunkt två olika alternativ. Man utgår i första hand från transportdokument¹⁰³ för att sedan stadga att dessa kan ersättas med elektroniska alternativ.¹⁰⁴ Även efter att ett transportdokument eller en elektronisk registrering har utfärdats anger reglerna att det ska finnas

⁹⁹ Prop. 1993/94: 195 s. 255

¹⁰⁰ Se avsnitt 2.3.4

¹⁰¹ Spanien och Togo. Se

www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html -2014-02-16

¹⁰² Artikel 94 Rotterdamreglerna

¹⁰³ Dessa kan vara negotiabla eller icke-negotiabla. Framöver kommer jag alltid avse den negotiabla varianten om inte annat tydligt framgår av sammanhanget.

¹⁰⁴ Den exakta termen som används är "electronic transport record". Se Rotterdamreglerna artikel 8.

möjlighet att byta mellan dem.¹⁰⁵ Har en elektronisk registrering väl utfärdats krävs det dock samtycke från transportören om innehavaren vill byta till ett pappersdokument.¹⁰⁶ I detta sammanhang är det svårt att förstå konventionens uttryck "transportdokument" som något annat än ett pappersdokument.¹⁰⁷

Konventionen ställer också upp vissa kriterier som ett system för elektroniska registreringar måste uppfylla för att kunna användas.¹⁰⁸ Dessa handlar om att de grundläggande förutsättningarna för ett digitalt system måste vara uppfyllda. Att dessa är uppfyllda är en förutsättning för att man ska kunna genomföra de transaktioner som följer av konventionens övriga regler. Dessa regler behandlas mer utförligt nedan.

Konventionen strävar genomgående efter att likabehandla elektroniska alternativ med traditionella papperskonossement. Många av artiklarna i kapitel 8, kapitlet som handlar om transportdokument eller elektroniska register, har i sin inledning någon skrivning i stil med "...the transport document or electronic transport record...". Naturligtvis finns det även vissa regler som endast berör den ena eller andra varianten.¹⁰⁹ Dessa förefaller dock främst handla om att de olika formerna för dokumentering har olika förutsättningar. Regler kring hur man ska hantera flera original är t.ex. endast nödvändiga för pappersdokument. Med elektroniska register finns naturligtvis inget behov av sådan reglering, som har visats ovan.¹¹⁰ Även reglerna för signering skiljer sig mellan de två dokumentationstyperna.¹¹¹ I vissa, begränsade, delar skiljer sig reglerna dessutom åt på ett materiellt plan. Till exempel har en avsändare rätt att få ett negotiabelt transportdokument om inte annat avtalats.¹¹² Det är dock endast om transportören godkänner det som de har rätt att få en elektronisk registrering

¹⁰⁵ Rotterdamreglerna artikel 10

¹⁰⁶ Rotterdamreglerna artikel 10.2

¹⁰⁷ Angående detta, se även Manuel Alba, *Electronic Commerce Provisions in the UNCITRAL Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, i *Texas Law Journal* nr. 44, 2008-2009. ISSN: 0163-7479, s. 397

¹⁰⁸ Rotterdamreglerna artikel 9

¹⁰⁹ Se t.ex. artikel 36.2(d) eller artikel 38.

¹¹⁰ Se 3.4.1

¹¹¹ Rotterdamreglerna artikel 38

¹¹² Rotterdamreglerna artikel 35.

istället.¹¹³ Detta måste antas vara av hänsyn till att alla transportörer inte nödvändigtvis kommer ha tillgång till elektroniska system för att utfärda registreringar som kan ersätta traditionell pappersdokumentation.

Vad gäller överförandet av rättigheter till godset kräver konventionen som utgångspunkt denunciation till transportören för att överföringen ska bli gällande gentemot denne.¹¹⁴ Har någon form av negotiabelt dokument, elektroniskt eller i pappersformat, utfärdats krävs detta inte. Istället kräver konventionen endast att detta har överförts enligt reglerna tillämpliga på mediet ifråga.¹¹⁵ Konventionen identifierar också konceptet kontroll som en ersättning för det traditionella konceptet innehav vad gäller elektroniska transportregister.¹¹⁶

4.2.2.1 Förutsättningarna för elektroniska register enligt Rotterdamreglerna

Rotterdamreglerna ställer upp vissa krav för att en registrering ska vara ett "electronic transport record" i konventionens mening. Dessa framgår främst av artikel 9.

De krav som ställs är inte särskilt specifika utan handlar om vissa miniminivåer som måste uppnås för att man ska kunna använda elektroniska register i enlighet med konventionen. Hur dessa system ska vara utformade lämnas förhållandevis öppet. Parterna till det ursprungliga transportavtalet har ganska stor möjlighet att avgöra detta själva. Det krävs dock att det ska framgå av det underliggande avtalet vilka procedurer som gäller, och att information om dessa ska vara tillgänglig.¹¹⁷ Det bör t.ex. kunna åstadkommas genom att hänvisa till regelverket för ett visst system.

För att man ska kunna använda sig av elektroniska register krävs för det första att det finns en procedur för hur registreringen ska utfärdas, samt för överförandet av registreringen. Detta bör kunna ske genom den sorts

¹¹³ Detta följer av rotterdamreglerna artikel 35(b) med hänvisningen till artikel 8(a).

¹¹⁴ Rotterdamreglerna artikel 51.1(b) samt Goldby 2013 s.

¹¹⁵ Rotterdamreglerna artikel 51.2-51.4

¹¹⁶ Rotterdamreglerna artikel 8(b)

¹¹⁷ Rotterdamreglerna artikel 9.2

tredjepartslösningar som i dagsläget är skapade av Bolero och ESS, men även andra system kan vara tänkbara. Att hålla frågan öppen för olika lösningar var konventionsförfattarnas avsikt.¹¹⁸

Vidare krävs det att det finns en garanti för att registreringen är bestående.¹¹⁹ Med detta avses krav på hur registreringen har skapats och avgränsats, samt hur man har försäkrat sig om att registreringen inte kunnat ändras utanför de tillåtna situationerna.¹²⁰

Procedurer krävs även för hur den som är registrerad som innehavare ska kunna visa att den är innehavare av registreringen ifråga. Inga detaljer kring hur det ska gå till ges dock. Inte heller ges några detaljer vad gäller det sista kravet, att man ska kunna veta om leverans har skett eller om registreringen har slutat vara giltig av andra skäl.¹²¹

Sett till sin helhet kan alltså sägas att konventionen endast ställer upp vissa löst hållna minimikrav. Det blir sedan upp till de konventionsanslutna staterna att själva avgöra hur de vill implementera de olika kraven i den nationella rätten. Föga ledning kan hämtas direkt ur konventionstexten. Det förefaller dock som om både Bolero och ESS klarar av att uppfylla de minimikrav som här har berörts. En eventuell framtida implementering av Rotterdamreglerna kan alltså mycket väl omfatta dessa system.

4.3 Internationell utblick – rättslikformighet

Ser man internationellt finns det olika sätt att hantera problematiken kring elektroniska transportdokument, även om det i många länder fortfarande är förhållandevis oklart. Vissa tendenser kan dock skönjas, och dessa kan vara lämpliga att beakta i lösningen av problemet i Sverige. När problemet kring sakrättsligt skydd nu berörs anser jag det också viktigt att veta om andra rättsordningar som huvudprincip tillämpar avtalsprincipen eller traditionsprincipen. I Sverige tillämpas som känt traditionsprincipen som

¹¹⁸ Faria 2010, s. 62f

¹¹⁹ "...retains its integrity" Rotterdamreglerna artikel 9(b)

¹²⁰ Faria 2010, s. 67

¹²¹ Se Rotterdamreglerna artikel 9.1(d) med hänvisningar.

huvudregel och de svårigheter som kan uppstå kan därmed skilja sig från problematiken i rättsordningar som tillämpar avtalsprincipen för att lösa dessa konflikter.

Redogörelserna i denna del utgår från andrahandsinformation i litteraturen. Jag har valt att lita mer på andra författares insikter i olika rättssystem än min egen förmåga att tillgodogöra mig reglering i för mig främmande rättssystem.

4.3.1 Skandinavien

Som har nämnts tidigare¹²² är den svenska lagen ett samarbetsprojekt med våra grannländer. Frågan om elektroniska registreringars ställning för sjötransporter förefaller dock inte vara tydligare i någon av dessa rättsordningar.¹²³ Någon ledning verkar alltså inte kunna hämtas från våra grannländer. De förefaller vara lika osäkra som vi är.

4.3.2 Amerikansk rätt (USA)

Det amerikanska rättssystemet är ett av få som uttryckligen reglerat frågan om elektroniska konossement. I USA finns det några olika regelverk som berör konossement. Den ursprungliga är den så kallade Pomerene Act från 1916. Denna berör dock inte frågan om elektroniska register utan innehåller det grundläggande regelverket för konossement i amerikansk rätt.¹²⁴

Den reglering som genomförts har istället skett genom UCC, en modellag för att försöka skapa ett mer enhetligt regelverk för handel inom landet.¹²⁵ Även om den är frivillig för delstaterna att anta har dessa i stor utsträckning valt att

¹²² Se ovan 2.3.2

¹²³ Se t.ex. litteraturförteckningen angående frågan i Falkanger et. al. s. 349. Få verk nämns, och de som nämns är skrivna av svenskar (vanligtvis Kurt Grönfors).

¹²⁴ Goldby 2013 s. 144f

¹²⁵ Goldby 2013 s. 145

införa reglerna.¹²⁶ Exakt hur det har gjorts kan dock variera något mellan de olika staterna.

Sedan 2003 har UCC varit justerad för att tillåta elektroniska registreringar med samma effekter som traditionella pappersdokument vad gäller negotiabilitet.¹²⁷ I samband med detta ändrades ett antal definitioner i lagstiftningen för att säkra att elektroniska registreringar skulle passa in.

Den amerikanska regleringen av elektroniska konossement utgår från "kontroll", som är den digitala motsvarigheten till besittning.¹²⁸ Centrala aspekter är även att man ska kunna identifiera vilket dokument som är det gällande och att detta endast får kunna ändras i enlighet med den kontrollerande personens önskemål.¹²⁹ Används ett system som detta får en överlåtelse av den elektroniska registreringen långtgående effekter som bär stora likheter med de verkningar som tillerkänns traditionella pappersdokument.¹³⁰ Sakrättsligt skydd bör alltså kunna uppkomma genom detta, för att bruka vår terminologi.

I sammanhanget bör nämnas att amerikansk rätt annars i stor utsträckning tillämpar avtalsprincipen. Det står parterna fritt att avtala om när godset ska övergå från säljarens sfär till köparens. Det förutsätter normalt sett att godset är identifierbart och avskilt, men undantag finns.¹³¹ Saknas avtalsreglering av frågan och godset skall transporteras från säljare till köpare används tradition som hjälpmetod för att avgöra den kritiska tidpunkten.¹³²

USA har ratificerat Haag-reglerna och deras reglering utgår således från dessa.

¹²⁶ José Angelo Estrella Faria 2010 s. 58f

¹²⁷ Goldby 2013 s. 145

¹²⁸ Goldby 2013 s. 145f

¹²⁹ Goldby 2013 s. 146, som även innehåller lite mer information om de exakta krav som ställs.

¹³⁰ Goldby 2013 s. 147f

¹³¹ George F. Chandler III i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011, s. 457

¹³² George F. Chandler 2011 s. 457f

4.3.3 Engelsk rätt

Engelsk rätt bildar ofta en utgångspunkt när det gäller sjörättsliga frågor. England har länge varit en stor sjöfartsnation och mycket av sjöfartsindustrin är centrerad kring London. Hänvisningar till engelsk rätt i frakt- och certepartiavtal är vanlig, och en inblick i hur de ser på frågan om elektroniska registreringar är därmed befogad.

Likt många andra rättsordningar används begreppet "dokument" frekvent inom engelsk rätt. Definitionen kan omfatta även elektroniska registreringar.¹³³ Detta förefaller dock förutsätta utfärdandet av ytterligare normgivning, något som ännu inte har skett.¹³⁴ I dagsläget förefaller alltså elektroniska konossement inte omfattas av begreppet "dokument" inom engelsk sjörättslig lagstiftning. Därmed aktiveras inte heller de då tillämpliga reglerna i engelsk rätt. Därutöver är det också tveksamt om elektroniska registreringar kan ge samma effekt som traditionella konossement inom vissa områden, till exempel vad gäller deras "document of title"-funktion.¹³⁵ Det verkar snarare som om engelsk rätt lutar åt att det inte är möjligt, då det är tveksamt om elektroniska system kan uppfylla kraven för att vara "a document of title".¹³⁶

Engelsk rätt förefaller utgå från avtalsprincipen. Man har i avtalet möjlighet att avgöra när godset skall lämna säljarens sfär och istället tillfalla köparen vid en eventuell konkurs. Kopplat till detta finns dock vissa villkor och hjälpregler som tar sikte på att godset måste vara avskilt och identifierbart.¹³⁷

¹³³ I detta fall avses främst definitionen i Carriage of Goods by Sea Act 1992, se Treitel & Reynolds 2011 s. 582

¹³⁴ Goldby 2013 s. 128

¹³⁵ Treitel & Reynolds 2011 s. 585f

¹³⁶ Treitel & Reynolds 2011 s. 584

¹³⁷ Charles Debattista i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011, s. 141ff.

4.3.4 Några andra rättsordningar

Även andra rättsordningar förtjänar att beröras i sammanhanget. I denna del kommer jag främst nämna Nederländerna och Tyskland. Även Sydkorea kommer beröras något som ett exempel på ett land där elektroniska konossement har accepterats. Nederländerna menar jag har en viss vikt då en av Europas största hamnar (Rotterdam) ligger där, och Tyskland då det är en stor exportnation. Båda ligger dessutom förhållandevis nära Sverige, både geografiskt och kulturellt.

Nederländsk rätt förefaller ha problem med att likställa elektroniska konossement med traditionella papperskonossement. De faller utanför definitionen som verkar inbegripa att konossementet ska vara just ett papper.¹³⁸ Därutöver brister de system som finns idag i funktionell likvärdighet då de förutsätter en tredje part för sina funktioner, något som också talar emot att de skulle accepteras.¹³⁹ Effekt gentemot tredje man verkar saknas.¹⁴⁰

Inom nederländsk rätt är huvudregeln för att uppnå sakrättsligt skydd att tradition krävs. Som i de flesta andra rättsordningar, inklusive vår egen, finns det dock undantag till huvudprincipen.¹⁴¹

Vad gäller tysk rätt föreligger också vissa oklarheter. Det förefaller dessutom som om förutsättningarna för orderkonossement respektive innehavarkonossement skiljer sig något åt.¹⁴² Det finns nämligen ett explicit krav på att ett innehavarkonossement skall lämnas över till förvärvaren,¹⁴³ något som naturligtvis inte är möjligt att genomföra på samma sätt med en elektronisk registrering. Förutsättningarna för orderkonossement i elektronisk form

¹³⁸ H.P.A.J. Martius. 'The Electronic Bill of Lading' i Hendrikse, M.L, Margetson, N.H, Margetson, N.J. (red.) *Aspects of Maritime Law – Claims under Bills of Lading*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2008, s. 315

¹³⁹H.P.A.J Martius 2008, s. 313f

¹⁴⁰H.P.A.J. Martius 2008, s. 314

¹⁴¹ Zwitser, Richard. 'Netherlands' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011, s. 298f

¹⁴² H.P.A.J. Martius 2008, s. 315f

¹⁴³ H.P.A.J. Martius 2008, s. 315

förefaller vara bättre, även om de också är osäkra. Det finns vissa uttryck som förefaller förutsätta ett traditionellt pappersdokument.¹⁴⁴ Som helhet kan sägas att det är högst tveksamt huruvida elektroniska registreringar skulle accepteras och hanteras enligt reglerna för traditionella konossement inom tysk rätt.

Tysk rätt följer som huvudregel traditionsprincipen även om tradition i vissa fall kan ersättas med andra förfaranden.¹⁴⁵

Sydkorea har skapat ett system för elektroniska konossement.¹⁴⁶ Detta system är skapat runt registerförande organ som är godkända av staten. På detta sätt har man skapat förhållandevis stor säkerhet vad gäller denna sorts elektroniska konossement. Vad gäller lösningar som inte är baserade på de godkända registren är rättsläget dock oklart även i Sydkorea.¹⁴⁷

4.3.5 Sammanfattning

Som vi ser ovan skiljer sig frågan om elektroniska registreringars verkningar åt. I USA har man accepterat dem som likvärdiga med traditionella papperskonossement. Detta har gjorts genom uttrycklig lagstiftning. Även Sydkorea har antagit lagstiftning som täcker vissa elektroniska alternativ. I de övriga nämnda länderna finns det i olika mån tvivel angående de elektroniska registreringarnas rättsliga status. Det förefaller som om de kan uppfylla vissa av de traditionella konossementsfunktionerna, men framförallt vad gäller "document of title"-funktionen råder det stor tveksamhet. Det förefaller som om tysk och nederländsk rätt stöter på liknande problem som vi skulle göra i Sverige. Det är väl en förhållandevis naturlig effekt av att våra rättssystem har haft ett visst inflytande på varandra, samt att de tillämpar traditionsprincipen som huvudregel för att uppnå sakrättsligt skydd.

¹⁴⁴ H.P.A.J. Martius 2008, 315f

¹⁴⁵ Thorn, Karsten. 'Germany' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011, s. 204

¹⁴⁶ Om detta, se Goldby 2013 s. 294ff.

¹⁴⁷ Goldby 2013 s. 294f.

4.4 Annan svensk lagstiftning som kan ge vägledning, t.ex. VPC

I Sverige har vi sedan lång tid tillbaka olika register för att hantera skilda sorters objekt. Det gäller olika sorters egendom, såsom fartyg, luftfartyg, aktier och fastigheter. Dessa har i stor utsträckning startat som pappersbaserade register för att sedan digitaliseras. Även vissa säkerhetsrätter kan skapas genom dessa elektroniska register, såsom företagshypotek eller inteckningar i fast egendom. Genom inskrivningar i dessa system kan skydd för diverse rättigheter uppstå eller överföras, inklusive sakrättsligt skydd. De tankar som har legat till grund för dessa kan i vissa fall tänkas vara relevanta även för frågan om elektroniska konossement. Vad gäller dessa lagar begränsar jag mig naturligtvis till de argument som jag bedömer har någon bäring på frågan om de elektroniska konossementen. Jag har också fokuserat på den lagstiftning som ursprungligen handlat om olika sorters papper som bärare av rättigheter.¹⁴⁸

4.4.1 Värdepapperscentralen¹⁴⁹ och dess register

VPC och dess aktieregister bär på många sätt likheter med de elektroniska konossementen. Det handlar om rättigheter som ges ut och bestäms av privata rättssubjekt. Dessa rättigheter har ursprungligen varit burna av dokument som har fungerat som presentationspapper. Den stora skillnaden är vilken sorts rättighet dessa papper avser. I konossementets fall bär pappret en rättighet att ta emot ett visst gods, men i aktiernas fall handlar det om mer immateriella rättigheter, t.ex. att ta emot eventuell utdelning och att få rösta på bolagsstämman. En annan skillnad är hur handeln fungerat. Aktier har ofta handlats lokalt men också omsatts i hög takt. Konossementen har behövt transporteras långa sträckor, men har kanske inte haft lika hög omsättningshastighet.

¹⁴⁸ Samtliga objekt som behandlas är sådana som i sin pappersform kan bli föremål för dödande enligt lag (2011:900) om dödande av förkommen handling. Som framgår av 2§ nämnda lag är även konossement ett sådant dokument.

¹⁴⁹ Notera att det numera heter EuroClear, inte Värdepapperscentralen. Det som ursprungligen inrättades var dock VPC. Därmed är det också motiveringen till VPC som är intressant, och således är det VPC jag kommer prata om.

4.4.1.1 VPCs historia och funktion

VPC skapades 1971 i samband med att lag (1970:596) om förenklad aktiehantering trädde i kraft.¹⁵⁰ VPC fick ta över vissa av uppgifterna associerade med aktier i avstämningsbolag. Dessutom gjordes vissa justeringar av hur exakt man utövade rättigheterna förknippade med de aktier man ägde. Vid denna tidpunkt användes dock fortfarande fysiska aktiebrev, även om vissa former av register, ofta i form av depositariefunktioner, började ta form och spela en större roll på marknaden.

Registret över aktier infördes i och med Aktiekontolag (1989:827) som trädde i kraft samma år. Även vissa andra skuldförbindelser avsedda för allmän omsättning kunde skötas genom registret.¹⁵¹ VPC sattes att hantera de konton som dessa aktier och andra "värdepapper" antecknades på.

Tanken var att de civilrättsliga verkningarna av dessa löpande skuldebrev skulle uppnås genom registrering istället för tradition.¹⁵² Därför valdes papper som hade liknande effekter. Aktier, löpande skuldebrev etc. är alla papper som bär en viss rättighet och där innehavet är knutet till vissa effekter. De utvalda dokumenten var således inte helt olika konossement.

I det system som skapades hade VPC ensamrätt att föra dessa register.¹⁵³ Det skulle bara finnas ett system för samtliga värdepapper av de sorter VPC fick i uppdrag att administrera. VPC skulle dock inte göra noteringarna i sina register själva. De skulle stå för systemen och sedan möjliggöra för vissa kontoförande institut att göra de faktiska anteckningarna på eget initiativ. Dessa skulle vara förhållandevis begränsade till antalet och främst bestå av större organisationer såsom banker.¹⁵⁴ De fick tillgång till systemet efter en prövning av deras lämplighet.

¹⁵⁰ Prop. 1987/88:108 s. 10

¹⁵¹ Detta var dock frivilligt. Se 9 kap. 1§ Aktiekontolag (1989:827)

¹⁵² Prop. 1988/89:152 s. 76

¹⁵³ Prop. 1987/88:108 s. 1

¹⁵⁴ Prop. 1987/88:108 s. 28

4.4.1.2 Skälen för VPC och deras relation till elektroniska konossement

Skälen för införandet var flera. Exempelvis var den manuella hanteringen av papper otymplig och orsakade leveransförseningar.¹⁵⁵ Ett annat skäl var att hanteringen av pappersdokument ställer höga krav på säkerhet och därmed orsakar kostnader och problem. Om dokumenten förkommer eller skadas kan ägaren riskera att lida en rättsförlust. Skälen kan i stora drag sägas likna de som anförs för att vi behöver digitalisera konossementen. Många utredningar angående digitaliserade aktiebrev genomfördes också i olika delar innan reformen slutligen genomfördes. En viktig aspekt är att departementschefen uttryckligen valde att begränsa lagförslaget till de utredda områdena. Detta då han ansåg att ytterligare utredning var nödvändig för att utvidga omfattningen av systemet.¹⁵⁶ Det ansågs istället rimligare att utöka systemet i ett senare skede när utredningar kunnat genomföras även för dessa andra dokument.

Vissa av problemen associerade med att rättigheterna som skulle registreras i VPC:s register är mer långsiktiga rättigheter¹⁵⁷ gör sig inte gällande för konossement. En aktie löper på obegränsad tid, och även om löpande skuldebrev har en begränsad löptid handlar de vanligtvis om långfristiga skulder. Likaså gör sig inte intresset av att det ska vara en enskild organisation som sköter allt sig gällande på samma sätt.¹⁵⁸ Att ha olika system orsakar inte samma förvirring, merarbete och osäkerhet som det kunnat göra med aktier och löpande skuldebrev. Konossementen förefaller fungera bättre i separata system, då aktörerna själva har direkt kontroll över alltihop. Det större intresset från utomstående och allmänhet uteblir. Intresset av att begränsa mängden aktörer som har tillgång till systemet gör sig inte heller gällande på samma vis som med VPC.¹⁵⁹ Eventuella fel är enklare att direkt lägga parterna till last, och bör inte påverka tredje man i någon större utsträckning.

¹⁵⁵ Prop. 1987/88:108 s. 17f

¹⁵⁶ Prop. 1988/89:152 s. 77

¹⁵⁷ För diskussion angående dessa se prop. 1987/88:108 s. 21f

¹⁵⁸ Jämför prop. 1987/88 s. 24f.

¹⁵⁹ Mer om detta, se prop. 1987/88:108 avsnitt 4.3

Också det faktum att konossementen i större utsträckning avser bestämd egendom gör system för dessa mindre komplicerade. Till varje konossement hör en förhållandevis bestämd och individualiserbar egendom, en viss godsförsändelse.¹⁶⁰ Aktier däremot är i betydligt större utsträckning utbytbara mot varandra. Det leder också till vissa problem, i synnerhet när det är agenter som handlar fram och tillbaka. T.ex. uppstår problem om en av flera säljare blir insolvent efter att ha ingått avtal men innan det sakrättsliga momentet är uppfyllt.¹⁶¹ Dessa problem kommer inte uppstå på samma sätt i system för elektroniska konossement. De orsakas just av aktiernas utbytbarehet mot varandra, eftersom förvärv av aktier i dessa system handlar om en viss mängd aktier av en viss typ, inte av vissa bestämda aktier. Inte heller förefaller de elektroniska system som finns drabbas av problem baserat på att transaktionen genomförs i flera steg, något som i varje fall ursprungligen var ett problem med den datoriserade aktiehandeln.¹⁶² För elektroniska konossement förefaller alla transaktioner ske i ett steg inom ett system.

4.4.2 Jordabalkens inskrivningsregister

Fast egendom har en lång tradition av att kontrolleras genom någon form av registerföring. Det är också ett område där det finns ett intresse av viss kontroll från det offentliga, något som har kommit till uttryck bland annat genom förbudet mot att själv skapa fastigheter utan det offentligas godkännande.¹⁶³ Frågor kring fast egendom är alltså generellt sett hårdare reglerade än andra civilrättsliga frågor.

¹⁶⁰ Visserligen kan konossement avse delar av en större last, t.ex. en viss mängd olja som ligger sammanblandad med olja som täcks av ett annat konossement eller annan transporthandling. Konossementen i sig är dock generellt sett distinkta och inte utbytbara mot varandra.

¹⁶¹ För mer om detta, se Ulf Göransson. *Värdepappersrätt utan värdepapper – dynamisk rättsutveckling på et klassiskt rättsområde*. I "Forhandlingerne på det 32. nordiske juristmøde i Reykjavík den 22.-24. august 1990." s. 360ff.

¹⁶² Om dessa problem se Göransson 1990 s. 365

¹⁶³ Se t.ex. JB 1:1 st. 2

4.4.2.1 Jordabalkens register och deras historia

Jordabalken använder i praktiken två register för sin funktion. Dels ett fastighetsregister och dels ett pantbrevsregister. Fastighetsregistret används visserligen till viss del även för datapantbrev, samtliga sorters inteckningar måste noteras där, men själva datapantbrevets funktion organiseras genom pantbrevsregistret. Det är också pantbrevsregistret som primärt är relevant för den här uppsatsens tema.

Pantbrevsregistret infördes genom lag (1994:448) om pantbrevsregister. Utformningen av det var inspirerat av systemet som skapats med aktiekontolagen.¹⁶⁴ Även här kopplades alltså registrering i registret till samma effekter som tidigare hade uppnåtts genom överlämnande av de ersatta pappersdokumenten. Som redan nämnts avskaffades inte det gamla systemet utan man lät båda systemen löpa parallellt. Som vi har sett är detta även situationen för konossement och de elektroniska registren idag. Både pappersdokument och elektroniska lösningar existerar samtidigt.

Sedan 2006 har man också gått över till att tillåta inskrivning i fastighetsregistret på elektronisk väg.¹⁶⁵ Det tillåter en papperslös hantering av samtliga frågor kopplade till fastighetsregistret och dess inskrivningar, vilket tidigare inte var möjligt. Angående detta kan nämnas att man här använder sig av begreppet "elektroniskt dokument".¹⁶⁶ Detta förefaller vara skapat som ett separat begrepp som man upplever sig tvungen att definiera. Man har alltså inte rakt av accepterat att elektronisk informationslagring kan vara samma sak som ett traditionellt "dokument". Detta kan dock ses mot bakgrund av att lagstadgandet annars uttryckligen kräver att ansökningar skall ske i pappersform.¹⁶⁷

¹⁶⁴ Prop. 1993/94:197 s. 15

¹⁶⁵ Se bl.a. SFS 2006:142

¹⁶⁶ Se bl.a. JB 19:10. Se även prop. 2005/06:28 s. 22 där man också pratar om begreppet.

¹⁶⁷ Dokumentbegreppet behandlas också något i prop. 1993/94:197 s. 46 med hänvisningar till den dåvarande tullagen. I nu gällande Tullag (2000:1281) nämns också elektroniska dokument, och ges en identisk definition. I detta fall står det dock inte i kontrast till något uttalat stadgande om att det annars ska vara i pappersform.

4.4.2.2 Skälen för regleringen och deras relation till elektroniska konossement

Det centrala skälet för förändringen var att försöka göra sig av med kostsam hantering av pappersdokument.¹⁶⁸ Denna består, liksom i övriga fall, av olika delar. Man var tvungen att både frakta och förvara dokumenten på ett säkert och effektivt sätt. Fraktbehovet för pantbrev är visserligen mindre än för konossement. Ett visst sådant behov finns dock även för pantbrev. Både vid den initiala pantsättningen och vid eventuell överlåtelse av den bakomliggande fordringen behövde transport av pantbrevet ske. Vid transport finns det naturligtvis en risk för att dokument försvinner eller skadas, vilket riskerar leda till rättsförlust för panthavaren. Som alltid orsakar krav på säker hantering höga kostnader för nämnda hantering.

Angående frågan om vem som skulle hantera systemet undersöktes två alternativ. Trots att fast egendom länge har haft register förda i offentlig regi övervägdes det att låta pantbrevsregistret skötas av privata aktörer, förmodligen bankerna. Man valde dock att införa det i offentlig regi, baserat både på bristande intresse från det svenska bankväsendet och registrets natur.¹⁶⁹

En annan sak som jag skulle mena är viktig i sammanhanget är att man gav uttryck för att det skulle krävas uttrycklig lagstiftning för att likställa det elektroniska registret och dess verkningar med traditionella pantbrev.¹⁷⁰ Visserligen gavs det uttryck för att rättsläget var oklart på vissa områden och att registret eventuellt skulle kunna komma att fylla vissa delar av sin funktion även utan uttrycklig lagstiftning i dessa delar.¹⁷¹ Dessa två uttalanden synes stå i viss konflikt med varandra. Det senare antyder att man kanske inte behöver ha en uttrycklig lagstiftning, även om man samtidigt säger att sådan vore lämplig för att undvika eventuell osäkerhet kring rättsläget. För min del menar jag att vi framförallt bör ta fasta på det uttryckliga uttalandet att det behövs uttrycklig lagstiftning. Detta bör rimligtvis ses som ett tydligare uttryck för en

¹⁶⁸ Prop. 1993/94:197 s. 15

¹⁶⁹ Prop. 1993/94:197 s. 21f

¹⁷⁰ Prop. 1993/94:197 s. 19

¹⁷¹ Se t.ex. prop. 1993/94 s. 30f angående detta och sakrättsliga frågor.

värdeavvägning än en utläggning kring vad som eventuellt skulle kunna komma att hända om något görs på ett visst, alternativt, sätt.

5 Del 5, Avslutning

I detta avslutande kapitel avser jag att sammanfoga och slutföra resonemanget. Det har visserligen förekommit vissa delslutsatser under framställningens gång, men något egentligt försök att besvara frågeställningarna i sin helhet har inte gjorts. Därefter kommer några avslutande tankar kring saker jag har stött på men inte upplevt att jag haft möjlighet att fördjupa mig i. Dessa kan eventuellt hjälpa någon annan att få uppslag kring hur man kan tänkas lösa olika problem kring digitaliseringen av konossement, eller vilka problem som finns och behöver en lösning. Det kan också tänkas hjälpa någon att hitta frågor som behöver utredas vidare.

5.1 Slutsatser

Som jag har sagt ovan försöker jag här besvara mina ursprungliga frågeställningar. Frågeställningarna behandlas en i taget.

5.1.1 Ska vi för hanteringen av "elektroniska konossement" ta utgångspunkt i allmänna regler, eller använda oss av de regler som skapats för traditionella papperskonossement?

Målbilden med dessa elektroniska system är att uppnå motsvarande effekter som de som uppnås med traditionella papperskonossement. Detta kan naturligtvis göras på olika sätt. Ett sätt skulle kunna vara att försöka skapa system som ersätter alla funktioner enligt de olika tillämpliga regelverken. En annan skulle kunna vara att för de s.k. "elektroniska konossementen" ta utgångspunkt i de regelverk som gäller för traditionella konossement. Detta låter sig naturligtvis inte alltid göras, men i de fall det inte går kan man analogivis ofta finna en lösning avsedd att uppfylla samma effekt som stadgandet angående

konossement åsyftar. Frågan kan i någon mån sammanfattas med "är elektroniska konossement faktiskt konossement".

Det vi först måste besvara är huruvida elektroniska konossement kan uppfylla de definitioner som finns angående konossement.¹⁷² Vad gäller kravet på att det ska utgöra ett bevis om avtal råder inga tvivel om att det kan fullgöras genom elektroniska medel. De två återstående kraven är dock mer tveksamma. Kraven på att det ska vara ett "dokument" och att godset ska lämnas ut endast mot återställande av dokumentet är tätt sammanbundna. Båda anknyter nämligen till föreställningen om ett dokument i pappersform. Som vi har sett är det oklart om begreppet "dokument" ska anses innefatta elektroniska system. I annan lagstiftning har man visserligen upplevt sig nödgad att skapa begreppet "elektroniska dokument" och definiera detta. Samtidigt menar jag att Grönfors argumentation¹⁷³ är sund. Att hänga upp sig på att något kallas för ett "dokument" och sedan försöka göra en analys av detta ords sanna innebörd menar jag är föga konstruktivt. Istället bör man utgå från ifall samma funktioner kan uppfyllas genom en elektronisk registrering. Vad gäller många funktioner är detta möjligt. I vissa fall är funktionerna dock knutna till konossementet som fysiskt objekt och elektroniska registreringar kan därmed inte direkt uppfylla samma funktioner. Även dessa aspekter går dock att replikera någorlunda väl, varför jag menar att svaret på huruvida elektroniska registreringar ska kunna anses vara dokument snarare bör besvaras utifrån huvudfrågan, dvs. huruvida elektroniska konossement ska hanteras enligt reglerna för konossement. En argumentation baserad endast på definitionen riskerar att leda oss fel. Definitionen är i varje fall tillräckligt tvetydig för att elektroniska system ska vara möjliga att tolka in under konossementsbegreppet.

Vad gäller frågan om huruvida elektroniska registreringar ska hanteras enligt reglerna för traditionella konossement finns det flera aspekter att beakta. Den första är huruvida de elektroniska registreringarna är tillräckligt lika för att passa in i det mönster som har skapats för traditionella konossement. Även om

¹⁷² Se ovan 4.1

¹⁷³ Se ovan 4.1 med därtill fogade hänvisningar

de bär många likheter skiljer de sig också markant på vissa punkter.¹⁷⁴ De system som finns förlitar sig på att man har en tillförlitlig tredje part.¹⁷⁵ Frågan om original blir också mer komplicerad då elektronisk data enklare kan dupliceras, och detta på ett sätt där det inte går att urskilja vilken notering som är den "ursprungliga". Överlåtelse av registreringen är visserligen möjlig, men det förutsätter att man accepterar principen om "kontroll" istället för "innehav". Skillnaderna mellan dessa två idéer ter sig dock marginella i sammanhanget. Även frågan om konfidentialitet blir som vi sett ovan problematisk. Någon fullständig sådan kan inte uppnås med dagens system. Ansvarsfrågor vid eventuella fel på tjänsten är också något som blir oklart. Sett som helhet försvåras dessutom rättstillämpningen av en idé om att försöka tillämpa reglerna för traditionella konossement på elektroniska registreringar. Eftersom det är tillräckligt stora skillnader i hur de fungerar kommer man vid ett sådant principiellt beslut ofta vara tvungen att försöka passa in en fråga i en form som inte är skapad för att hantera nämnda fråga. Det finns en risk att de rättsliga lösningarna bitvis kommer ha likheter med att försöka slå en rund kloss genom ett fyrkantigt hål.

Även bedömningen av vilka tredje parter som skall accepteras inom ramarna för systemet lämpar sig illa för domstolarna att hantera. En bedömning av vilka krav som behöver ställas på en sådan blir svår för domstolarna att göra. Får en domstol frågan hur det ska hanteras kommer den visserligen vara tvungen att ta ställning även till denna faktor. Att avgöra frågan i det enskilda fallet med den bevisning som har förts i den processen är dock mindre problematiskt än att fatta ett principiellt beslut om vilken nivå som ska krävas och om huruvida en viss tredje part generellt uppfyller dessa krav. Denna mer principiella fråga ställer högre krav på genomlysning än vad domstolarna generellt sett är kapabla till inom ramen för det processuella ramverket.

Andra faktorer som bör påverka slutsatsen är som sagts den internationella situationen. Ser vi till andra länders tillämpning så är situationen oklar.

¹⁷⁴ För mer om detta, se Alba s. 407f

¹⁷⁵ Detta kommer förmodligen behöva vara fallet även i framtiden. Allra minst skulle en framtida lösning förmodligen fortfarande vara tvungen att förlita sig på en tredje part som verifierade de krypteringsnycklar som används.

Visserligen har USA och Korea genomfört en anpassning till elektroniska register i sin lagstiftning. Övriga länder som förekommit i uppsatsen, som dessutom ligger oss närmare, har dock inte gjort så. Tvärtom verkar den nuvarande statusen för elektroniska konossement i dessa länder också vara en av förvirring, eller till och med skepsis. De lutar övervägande åt att inte godta elektroniska registreringar såsom konossement. Det finns alltså inget behov av att anpassa sig till dessa länders tillämpning med hänsyn till värdet av internationell likformighet inom sjötransporter. Det förefaller dessutom som att endast länder som uttryckligen antagit lagstiftning godtar elektroniska konossement på ett generellt plan, och då endast under de omständigheter där lagstiftning finns.

Vad gäller de olika konventionerna kan endast Rotterdamreglerna ge någon egentlig ledning. Där uppställs regler för hur elektroniska konossement ska vara utformade. De system som finns idag förefaller uppfylla dessa kriterier. Sverige har dock endast signerat Rotterdamreglerna. Vi har ännu inte ratificerat dem, eller ens utrett frågan om så ska göras och hur en sådan lagstiftning skulle se ut. Vissa menar att det dessutom är högst tveksamt om tillräckligt många länder någonsin kommer ratificera konventionen för att den ska träda i kraft. Tills den dag konventionen träder i kraft, eller i varje fall tills en ordentlig genomlysning av den har gjorts i ett offentligt ställningstagande såsom en SOU, skulle jag mena på att dess inflytande över hur vi hanterar frågor i svensk rätt bör vara begränsat. I samband med att en sådan genomlysning görs skulle det eventuellt vara möjligt att implementera lagstiftning bara avseende elektroniska konossement, även för det fall att konventionen i sin helhet inte antas.

I slutändan menar jag att vi bör ta fasta på de värden som har framförts i samband med liknande reformer inom svensk lagstiftning, och det bakomliggande värdet i att respektera demokratiskt fattade beslut. Både vad gäller VPC och datapantbrevsregistret har man valt att göra en grundlig genomlysning och sedan ha uttrycklig lagreglering för de elektroniska alternativen. Försiktighet har framhållits som ett värde i samband med dessa. Man har valt att begränsa reformerna endast till de sorters värdepapper som har utretts ordentligt. Visserligen finns det stora likheter mellan konossement och dessa andra värdepapper, men skillnaderna är också märkbara. Konossement hanteras på ett annat sätt, transporteras i större utsträckning och har normalt

sett en kortare livslängd. Det går alltså inte att direkt överföra resonemangen som anförts vad gäller andra värdepapper, i synnerhet inte mot bakgrund av den försiktighet som där framhållits som central. Man har i ett lagstiftningsärende även uttalat att det måste anses nödvändigt med uttrycklig reglering för att hantera frågan. En utredning hade också gett oss möjlighet att avgöra vilka tredjepartslösningar vi kan acceptera, samt eventuellt reglera dessas ansvar för eventuella fel. Med hänsyn till att det i övrigt inte finns någon tydlig tendens menar jag att detta bör tillmätas avgörande vikt. I dagsläget vore det olämpligt att direkt ta regleringen av konossement som utgångspunkt för hur elektroniska registreringar ska hanteras. Istället bör dessa hanteras utifrån allmänna regler fram tills lagstiftning sker. Möjligtvis kan analogislut till konossementsreglerna göras i det enskilda fallet när så är lämpligt. Att de elektroniska registreringarna hanteras enligt allmänna regler behöver dock inte innebära några större skillnader i praktiken, ett exempel på det följer nedan.

5.1.2 Ska förvärv av elektroniska konossement ge sakrättsligt skydd?

Som framgått ovan menar jag att elektroniska registreringar ska behandlas enligt allmänna regler. Det innebär att blotta överlåtandet av registreringen inte ska ge sakrättsligt skydd i någon form av analogi till traditionsprincipen. Detta är dock en abstrakt ståndpunkt.

Ser vi på de system som faktiskt förekommer idag förefaller slutsatsen i varje fall delvis bli en annan. Bolero har en denunciationsstruktur som bör innebära att sakrättsligt skydd tillerkänns förvärvaren även enligt allmänna regler. Inom detta system uppnås alltså den eftersträvade effekten även enligt allmänna regler. Hur ESS har utformat sitt system i denna del är mindre klart. Därmed är det också svårt att uttala sig om hur det bör hanteras. I enlighet med resonemanget ovan¹⁷⁶ menar jag dock att sakrättsligt skydd gentemot överlåtarens borgenärer kan uppkomma även inom ESS system. Det centrala att fokusera på bör vara att överlåtare faktiskt har förlorat kontrollen över godset. Det kommer förmodligen vara fallet när en överlåtelse har skett. Transportören

¹⁷⁶ Se 0

kommer bli ansvarig på kontraktuell grund mot en förvärvare av den elektroniska registreringen om den tillåter säljaren att förfoga över godset efter att registreringen överlåtit. Därmed kommer transportören med allra största sannolikhet kräva att man kan visa att man kontrollerar registreringen för att tillåta några åtgärder med godset. Om så sker har överlåtaren förlorat kontrollen över godset i samband med överlåtelsen av registreringen.

Slutsatsen blir alltså att de system för "elektroniska konossement" som idag finns skall ge sakrättsligt skydd när registreringarna har överförts till en ny part. Detta i enlighet med allmänna regler, och inte för att de ska hanteras som om de vore traditionella konossement.

5.2 En utblick mot framtiden och några sista ord

Det här arbetet är nu avslutat. När jag gick in i det trodde jag att jag skulle hamna i en annan slutsats. Det föreföll uppenbart att vi borde se till att det här löste sig för att underlätta den internationella handeln. Som kan ses ovan tänker jag nu något annat.

Under arbetets gång har jag stött på vissa frågor jag vill uppmärksamma. Kanske kan de vara till gagn för någon annan i något skede.

Den första fråga jag önskar kunde utredas vidare är den om säkerheter i godset under elektroniska konossement. I varje fall Bolero har en reglering som ska möjliggöra detta, på ett sätt som förefaller skilja sig från hur det kan hanteras med papperskonossement. Hur denna reglering skulle fungera under svensk rätt vore väl värt att veta.

En annan tanke som väckts är alternativa strukturer för elektroniska konossement. Särskilt intressant är tanken på ett system liknande BitCoins. Om något sådant vore tekniskt möjligt skulle man kunna närma sig de traditionella konossementens funktion i mycket högre grad. Som jag förstår det har man här skapat en form av innehav av digitala objekt som inte kräver någon involvering av en tredje part. Istället kan de överföras som unika objekt mellan användarna.

Det förefaller alltså vara ett digitalt system som i väldigt hög grad kan liknas vid pappersdokument.

Med detta sagt vill jag nu tacka för mig. Jag hoppas framställningen har varit av intresse.

6 Källförteckning:

6.1 Litteratur

Alba, Manuel. 'Electronic Commerce Provisions in the UNCITRAL Convention on Contracts for the Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea', i *Texas Law Journal* nr. 44, 2008-2009. ISSN: 0163-7479

Chandler III, George F. 'United States of America' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011. ISBN 978-90-411-3134-8

Debattista, Charles. 'England' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011. ISBN 978-90-411-3134-8

Falkanger, Thor, Bull, Hans Jacob, Brautaset, Lasse. *Scandinavian maritime law – The Norwegian perspective*, 3:e upplagan. Universitetsforlaget AS, Oslo, 2011. ISBN 978-82-15-01729-7

Faria, José Angelo Estrella. 'Electronic Transport records' i Ziegler, Alexander von, Schelin, Johan & Zunarelli, Stefan (red.). *The Rotterdam Rules 2008 – Commentary to the United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*. Kluwer Law International, Alphen Aan den Rijn, 2010. ISBN 978-90-411-3148-5

Gaskell, Nicholas. 'Bills of Lading in an Electronic Age' i *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2010. ISSN 0306-2945

Goldby, Miriam. *Electronic Documents in Maritime Trade*. Oxford University Press, Oxford, 2013. ISBN 978-0-19-966029-2

Grönfors, Kurt. *Cargo Key Receipt and Transport Document Replacement*. Sjörettsföreningen i Göteborgs skrifter 63. Akademiförlaget, Göteborg, 1982. ISBN 91-24-16055-5

Grönfors, Kurt. *Sjölagens bestämmelser om godsbefordran*. P A Norstedt & Söners förlag, Stockholm, 1982. ISBN 91-1-817702-6

Grönfors, Kurt. *Towards Sea Waybills and Electronic Documents*. Sjörettsföreningen i Göteborgs skrifter 70. Akademiförlaget, Göteborg, 1991. ISBN. 91-24-16462-3

Göransson, Ulf. *Värdepappersrätt utan värdepapper – dynamisk rättsutveckling på et klassiskt rättsområde*. I "Forhandlingerne på det 32. nordiske juristmøde i Reykjavík den 22.-24. august 1990."

Hellner, Jan, Hager, Richard, Persson, Annina H. *Speciell avtalsrätt 2 – kontraktsrätt*. Norstedts Juridik AB, Vällingby, 2008. ISBN 91-39-20336-0

H.P.A.J. Martius. 'The Electronic Bill of Lading' i Hendrikse, M.L, Margetson, N.H, Margetson, N.J. (red.) *Aspects of Maritime Law – Claims under Bills of Lading*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2008. ISBN 9789041126238

Heuman, Lars. *Kan parter träffa avtal om hur civilrättsliga och processuella regler skall tillämpas* i Juridisk Tidskrift nr 2 2011/2012. Stockholm. ISSN 1100-7761

Håstad, Torgny. *Sakrätt, avseende lös egendom*. Upplaga 6:4. Stockholm, Norstedts Juridik AB, 1999. ISBN 91-38-50552-5

Ivarsson, Magnus. *World Wide Trade, a manual affair. A study of the current position of the electronic bill of lading*. Examensuppsats vid Juridiska Institutionen, Handelshögskolan, Göteborgs Universitet. 2012.

Svensson, Björn. *Electronic Bill of Lading*. Examensuppsats vid Juridiska Fakulteten, Lund. 2010

Thorn, Karsten. 'Germany' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in International Trade*. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011. ISBN 978-90-411-3134-8

Treitel, Guenter & Reynolds, F.M.B. *Carver on Bills of Lading*. 3 uppl. Sweet & Maxwell, London, 2011. ISBN: 978-0-41404-852-2

Wilson, John F. *Carriage of Goods by Sea*. 7. uppl. Pearson Education Ltd, Edinburgh Gate, 2010. ISBN 978-1-4082-1893-8

Zwitser, Richard. 'Netherlands' i Ziegler, Alexander von, Debattista, Charles, Plegat, Audile B.K. & Windahl, Jesper (red.). *Transfer of Ownership in*

International Trade. Kluwer Law International, Alphen aan den Rijn, 2011. ISBN 978-90-411-3134-8

6.2 Riksdagstryck

Prop. 1987/88:108 – om ett kontobaserat system för registrering av aktier m.m.

Prop. 1988/89:152 – om kontobaserat aktiesystem

Prop. 1993/94:195 – om ny sjölag

Prop. 2005/06:28 – Elektroniskt ansökningsförfarande i inskrivningsärenden m.m.

SoU 1990:13 – Översyn av sjölagen 2, godsbefordran till sjöss

6.3 Hemsidor

Samtliga sidor har senast kontrollerats 2014-02-16

<http://www.bolero.net/rulebook>

<http://www.essdocs.com/>

<http://www.essdocs.com/adopt/dsua-overview>

<http://www.essdocs.com/markets/edocs-countries>

<http://www.essdocs.com/products/cargodocs/electronic-bills-of-lading>

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html

Jag registrerades på kursen första gången höstterminen 2013.
Jag försvarade uppsatsen den 26 mars 2014.