

Justitiedepartementet
Enheten för immaterialrätt och transporträtt
Att: Alexander Nilsson
103 33 Stockholm
ju.remissvar@regeringskansliet.se

Remissyttrande
Diarienummer: Ju2018/04011/L3

Stockholm 2019-02-21

Remiss avseende Betänkandet tillträde till Rotterdamreglerna (SOU 2018:60)

Föreningen Svensk Sjöfart är en branschorganisation för svensk sjöfartsnäring och representerar ett 60-tal rederier med verksamhet över hela världen. Den svenska sjöfarten är en del av det europeiska sjöfartsklustret som kontrollerar drygt 40 procent av världshandelsflottan. Mer än 90 procent av Sveriges utrikeshandel går via sjöfarten.

Föreningen Svensk Sjöfart (FSS) är i likhet med utredningen positiv till moderniseringen av det internationella regelverket som införandet av de nya Rotterdamreglerna innebär. I likhet med vad utredningen anför är den största vinsten möjligheten att på internationell nivå nå en större enighet kring regelverket vilket torde främja förutsägbarheten och förenkla tillämpningen av reglerna. Även möjligheten att använda digitala transportdokument och avtal om multimodala transporter har en potential att förenkla för både transportköpare och transportsäljare. FSS delar utredningens bedömning att möjligheten att realisera dessa vinster är beroende av att ett för Sveriges del tillräckligt stort antal viktiga handelspartner väljer att tillträda de nya reglerna. Ett införande av reglerna bör därför avvaktas till dess att ett tillräckligt stort antal av viktiga handelspartners har tillträtt reglerna. FSS vill i detta sammanhang särskilt understryka vikten av en god timing i denna del, så att situationen inte blir den att Sverige sackar efter omvärlden när ett genomförande av marknadsmässiga skäl bör ske. I denna del skulle en möjlighet vara att införa regelverket i svensk rätt men överlämna åt regeringen att fatta beslut om ikraftträdandet, för att säkerställa ikraftträdande vid för Sverige lämplig tidpunkt.

Ett motiv till ett sådant agerande är att FSS i denna del kan konstatera att det finns en betydande mängd bra och väl genomförda utredningar eller andra förslag inom sjöfartsområdet, som av

resursskäl inte hunnit med att genomföras i Sverige. Sammantaget leder detta till att konkurrensförhållandena för svenska företag försämrats och i vissa fall också att företagen drabbas av ökade kostnader eftersom föreslagna förenklingar inte kommer tillstånd.

Utredningen konstaterar att den nya regleringen inte bedöms medföra några större kostnader för den svenska sjöfarten, utöver vad som kan uppkomma till följd av utvecklingen av ansvarsgrunderna och de höjda begränsningsbeloppen. Utredningen menar i denna del att detta kan föranleda förskjutningar i försäkringskostnaderna om det visar sig att utbetalningarna skulle öka. FSS delar i stort denna bedömning men menar att en viss ökning av försäkringskostnaderna är sannolik oavsett om utbetalningarna ökar eller inte. FSS vill i detta sammanhang påtala att det inte är sannolikt att rederierna kommer att kunna föra vidare kostnaderna fullt ut till transportköparna i denna del varför en del av kostnaderna för att införa reglerna kommer att läggas på rederierna, även om det så vitt det går att bedöma i nuläget rör sig om beskedliga kostnader. På samma gång är det FSS bedömning att de nya reglerna kan underlätta för transportköparna och i viss mån förenkla även för svenska rederier.

I fråga om utredningens förslag om att sjölagens hänvisning i bestämmelserna om gemensamt haveri ska avse York-Antwerpenreglerna 2016 i stället för 1994 års lydelse av reglerna, så tillstyrks förslaget.

Stockholm som ovan,

Föreningen Svensk Sjöfart



Anders Hermansson