

Ledare

PS Hör gärna av dig och låt oss få veta vad du tycker om Sjöfartstidningens nya utseende

Vad är ett avtal värt i ofärdstider?

En god indikator på den svenskflaggade handelsflottans storlek är hur många fartyg svenska rederier har sökt stöd för.

ENLIGT DELEGATIONEN FÖR SJÖFARTSSTÖD har det i år inkommit ansökningar för 162 fartyg, vilket är 20 till 30 färre än vid samma tid förra året. Av dessa är 40 till 45 färjor, vilket innebär att den svenskflaggade handelsflottan i fjärrfart nu är nere i färre än 120 fartyg. I sin utredning har Jonas Bjelfvenstam synat de traditionella argumenten för varför Sverige behöver en egenflaggad handelsflotta. Ett av dessa är beredskapsskåpet.

Utredningen vände sig till Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB, för att få underlag för en bedömning. Baserat på detta kommer utredningen till slutsatsen att en "svenskflaggad handelsflotta inte är avgörande för Sveriges krisberedskap eftersom många av dagens hot och risker är oberoende av nationsgränser. MSB anser att en svensk handelsflotta inte är av särskild vikt för att klara nödvändig import och export i ett krisläge."

ENLIGT MSB ÄR SJÖFARTEN "normalt en del av en transportkedja, och mot bakgrund av detta är det svårt att enskilt bedöma vikten av en svenskflaggad handelsflotta utifrån ett krisberedskapsperspektiv då alla transportslag är beroende av varandra för att hela transportkedjan skall fungera fullt ut." Man menar också att Sverige kan säkra sitt transportbehov till sjöss genom avtal med såväl svenska som utländska rederier.

I svaret finns dock en antydning om att myndigheten inte är helt säker på sin sak. I en något kryptiskt formulerad mening uppmanas utredningen att "fortsätta att beakta krisberedskapsperspektivet när förslag ges till utflaggning av svenska fartyg inom ramen för Utredningen om sjöfartens konkurrensförutsättningar."

Vid kontakter med MSB, försvarsdepartementet och andra hänvisar man till Sveriges säkerhetspolitiska doktrin, och den inriktning vi har idag där vi har skalat bort beredskapslager och i större utsträckning förlitar oss på ett soldariskt handlade inom EU vid kristider. I ett läge där det är terrorism snarare än fullskaligt krig som dominerar hotbilden fungerar resonemanget

men vem vet hur det ser ut om 10 år? Hur fungerar EU då? Finns unionen överhuvudtaget kvar? Hur har det blivit med de ryska upprustningsambitionerna? Hur ser stormaktsfördelningen ut? Vi tappar nu vår handelsflotta och på sikt sjöfartskompetens, och en ny svenskflaggad handelsflotta är inget man tar fram över natt när man behöver den

UTAN EGEN HANDELSFLOTTA FÅR VI HELT förlita oss på andras välvilja. Hur mycket är ett avtal värt i ofärdstider, om motparten av någon anledning väljer att bryta det? Vad gör vi då, när vi inte har något alternativ? Om Sverige skriver ett avtal med ett utländskt rederi, vad gör vi om den flaggstaten säger att de behöver fartygen? Merparten av världshandelsflottans fartyg är flaggade i "bevämlighetsregister". De flesta av de stora finns i länder med starka kopplingar, ekonomiskt och politiskt, till nationer med betydligt större muskler än vi har.

I ofärdstider kommer alla att försöka säkra sina sjötransporter i första hand. Vilka möjligheter har vi då? När vi förhandlar med en motpart är den redaren fullt medveten om att vi inte har några alternativ, vi är totalt beroende av dennes

fartyg. Vad betyder det kostnadsmässigt?

DET ÄR NÅGRA AV de frågor man kan ställa sig. Intressant är också en jämförelse med Finland där man har en diametralt motsatt syn. Det första man gör i vårt grannland när beredskap kommer på tal är att räkna sina rorofartyg och tankfartyg, kolla hur agan det ser ut och hur man kan ta kontrollen av fartygen om det skulle behövas.

Visst påverkas Finlands syn av ett annat läge geografiskt och en annan historia, men sett till försörjningsbehov är Sverige och Finland väl så lika, och bada länderna är medlemmar i EU. Ingen vet hur världen ser ut om 10 år. Det vi däremot vet säkert är att det var tack vare en svenskflaggad handelsflotta som Sverige kunde hävda neutralitet och alliansfrihet senast vi hade ofärdstider. ¶



ROLF P NILSSON
Chefredaktör och ansvarig utgivare
031-712 17 65 rolf@sjofart.se

Debatt

HAR DU EN ÅSIKT? Gör din röst hörd
på Sjöfartstidningens debattsida.
redaktion@sjofart.se

Varför förbjuda dubbelregistrering?

Den svenska sjölagen bygger på tanken att ett fartyg inte kan vara registrerat i två register samtidigt. Det har dock visat sig att det finns en lucka i svensk lagstiftning.

Luckan gör det möjligt för redare att dubbelregistrera fartyg som går på bareboatcharter till andra länder. I en nyligen publicerad utredning presenterade Jonas Bjelfvenstam ett lagförslag vars syfte är att hindra svenska redare att dubbelregistrera fartyg som går på bareboatcharter till andra länder. Utredningen hänvisar till att förbudet mot dubbelregistrering kommer att leda till att det svenska regelverket bättre kommer stämma överens med havsrättskonventionen. Enligt utredningen och i enlighet med havsrättskonventionen föreskrivs således att ett skepp som är registrerat i fartygsregistret inte kan registreras i annat register.

Utredningen, som lagförslaget presenterades i, skulle se över förutsättningarna för att säkerställa svenskt näringslivs tillgång till effektiva och konkurrenskraftiga sjötransporter samt beakta möjligheterna till att införa ett svenskt internationellt fartygsregister. Vidare skulle utredningen, om det bedömdes som lämpligt, ge förslag på hur svensk sjöfarts konkurrenskraft skulle kunna stärkas. Det förefaller dock kontraproduktivt att föreslå ett lagförslag som skulle stjälpa och inte hjälpa svensk rederiverksamhet. En oberoende fältstudie har visat att minst 13 svensktregistrerade fartyg med en genomsnittlig brutodräktighet på 42 000 ton skulle bli direkt påverkade av det tänkta lagförslaget, med effekten att dessa förmodligen skulle bli tvungade till ett regelrätt flaggskifte.

HAVSRÄTTSKONVENTIONEN INNEHÅLLER ETT FÖRBUD mot fartyg att föra två flagg, dock säger konventionen inget om att ett fartyg inte får registreras i två register samtidigt. Konventionen föreskriver att det är upp till varje stat att fastställa villkoren för att dess nationalitet skall tillerkännas fartyget, villkoren för att fartyget skall kunna registreras i staten samt villkoren för rätten att föra dess flagg. Enligt havsrättskonventionen har fartyget den stats nationalitet vars flagg det äger rätt att föra. I Sverige kommer detta till uttryck genom att ett fartyg skall registreras och vara berättigat att föra svensk flagg om villkoren för ägande enligt sjölagen är uppfyllda. Då ett fartyg har tilldelats svensk nationalitet och registrerats skall också fartyget vara föremål för svensk tillsyn och lyda under svensk jurisdiktion. Huvudregeln i sjölagen är således att det främsta anknytningsmomentet till Sverige består i att det är ägarens nationalitet som är bestämmande för fartygets nationalitet och att registreringen mer kan ses som

ett bevis på fartygets nationalitet. Ett fartyg som bareboatchartras ut från Sverige och registreras i annat lands register uppfyller inte något av kraven för avregistrering enligt sjölagen, bland annat för att ägandet förblir oförändrat vid ett bareboatförfarande. Situationen leder till att fartyget är dubbelregistrerat och osäkerhet kan uppstå om vilket land det är som har ansvar för tillsynen, vilket också påpekades i utredningen. Att det uppstår en osäkerhet angående vilken stat det är som har tillsynsansvaret för fartyget är givetvis problematiskt och bör åtgärdas. Det finns dock andra tillvägagångssätt än att införa ett förbud mot dubbelregistrering, vilka är förenliga med havsrättskonventionen.

MÅNGA LÄNDER, DÅRIBLAND DANMARK, har valt att tillåta bareboatregistrering. De flesta av dessa länder har valt att utforma bareboatregistreringen efter fartygsregistreringskonventionen från år 1986. Konventionen trädde dock aldrig i kraft men har likväl agerat som mall för de flesta stater som valt att införa bareboatregistrering. Registreringen fördelas mellan två stater, där bareboatflaggstaten, den stat fartyget chartras ut till, är den stat vars flagg fartyget har rätt att fora och den stat som har tillsynsansvar för fartyget.

De offentligt rättsliga funktionerna hamnar hos den stat fartyget chartras ut till medan de civilrättsliga funktionerna stannar kvar i den stat fartyget chartras ut från. Genom att tillåta bareboatregistrering enligt denna modell löses frågan angående vilken stat det är som har tillsynsansvar samt säkras att fartyget endast kan föra en stats flagg. För att undvika att fartyget chartras ut till ett bekvämlighetsregister med liberalare krav på bland annat sjösäkerhetsfrågor och miljölagstiftning har exempelvis Danmark valt att införa ett krav på att landet som fartyget chartras ut till skall ha ratificerat bland annat SOLAS, MARPOL och ILO konventioner. Vidare har Danmark infört ett förbud mot att pant eller andra rättigheter tas ut i ett fartyg som registrerats i bareboatregistret. Sverige har länge varit passivt i frågan angående dubbelregistrering och det behövs en lagändring, främst för att det uppstår en allt för stor osäkerhet rörande bland annat tillsynsansvaret. Dock står inte ett förbud mot dubbelregistrering i linje med resten av fartygsnationerna, då flertalet av dessa har använt sig av bareboatregistrering under långa tider. Dubbelregistrering behövs i Sverige, dels för att göra det möjligt för svenska redare att kunna konkurrera med resten av sjöfartsnationerna på samma villkor och dels för att undvika ett regelrätt flaggskifte för de fartyg som för tillfället är dubbelregistrerade i Sverige.

Till syvende och sist bör sägas att dubbelregistrering kan ses som marknadens sätt att självreglera då den egna nationens konkurrensförutsättningar inte följer med resten av världen. ¶

THOMAS LINDSTROM, JURIST