

Finansdepartementet
103 33 Stockholm

Betänkandet försäkring på transportområdet i krig och kris (SOU 2013:28)

Sammanfattning

Transportstyrelsen är generellt positiv till att frågan om försäkring på transportområdet i krig och kris utreds. Myndigheten föreslår att utredningen fördjupas, förtydligas och justeras i några avseenden.

Transportstyrelsens synpunkter

Transportstyrelsen välkomnar att frågan om försäkring på transportområdet i krig och kris utreds, särskilt i ljuset av att framför allt sjö- och luftfartsmarknaderna är internationella marknader som påverkas av världshändelser. Efterdyningarna av såväl 11-september-händelserna som askmolnet över Island, visar på att exempelvis terrorattacker, eller naturkatastrofer, kan få stora ekonomiska inverknings för svenska företag och intressen samt för svenska medborgare.

Enligt utredningens förslag ska, förutom under krigsförhållanden, regeringen under extraordinära förhållanden som medför att det saknas ett tillräckligt försäkringsutbud av skadeförsäkring på transportområdet, eller om det är allvarliga störningar i detta utbud, kunna besluta att staten får motta återförsäkring av skadeförsäkring på transportområdet, om sådan återförsäkring är av väsentlig betydelse för försvarsansträngningarna, folkförsörjningen eller näringslivet. Transportstyrelsen stödjer detta synsätt men rekommenderar att ytterligare vägledning presenteras som belyser vad som bör omfattas av begreppet ”extraordinära förhållanden” respektive skrivningen ”väsentlig betydelse för försvarsansträngningarna, folkförsörjningen eller näringslivet”.

Sjö- och luftfartsmarknaderna har betydande internationella inslag som bör beaktas i kommande utredningsarbete. Begreppet ”svenskt intresse” behandlas kortfattat i utredningen med slutsatsen att endast transporter med

sådana fartyg och luftfartyg som är registrerade i Sverige ska omfattas av möjligheten att meddela försäkring eller återförsäkring i krig eller kris. Omflaggningen av fartyg och luftfartyg från svenskt till utländskt register har dock lett till att flera svenska företag på transportområdet bedriver sin verksamhet med utlandsflaggade fartyg och luftfartyg. Transportstyrelsen ser det därför som önskvärt att det närmare utreds vilka möjligheter det finns att bättre tillgodose transportbehovet vad gäller svenska företags fartyg och luftfartyg i en eventuell krissituation.

Transportstyrelsen saknar vidare en mer ingående diskussion om de näringar som är beroende av sjö- och lufttransporter. Det konstateras i utredningen att askmolnet ledde till att flygbolag fick ekonomiska förluster, men även privatpersoner och näringslivet som helhet drabbades hårt. Transportstyrelsen anser att utredningen bör belysa de samlade samhällsekonomiska kostnader som sådana händelser kan leda till, när försäkringsstöd inom transportsektorn diskuteras. Med hänsyn till sjö- och luftfartens internationella karaktär, men även med avseende på utrikeshandelns betydelse för svensk ekonomi, kan de avsnitt i utredningen som pekar på skaderisker (avsnitt 3.1 m.fl.) eventuellt behöva ses över. Svenska rederier och flygbolag är t.ex. verksamma i områden där naturkatastrofer är mer förekommande än i Sverige. Hänsyn kan behöva tas till detta faktum och att svenska intressen eller, om man så vill, näringslivets behov av riskhantering i form av bl.a. försäkringsskydd, även återfinns i mer eller mindre hög grad utanför svenskt territorium.

Detaljerade synpunkter

På sidan 50 nämner utredningen sektorsmyndigheterna. Det finns idag ingen utpekad sektorsmyndighet eftersom transportfrågorna är spridda på flera olika myndigheter och ingen myndighet har ett sammanhållet ansvar.

Utredningen anger antalet svenska flygplatser med kommersiellt flyg till 41 stycken på sidan 80. Enligt Transportstyrelsens statistik finns f.n. 40 flygplatser med kommersiellt flyg i Sverige.

På sidan 81 anger utredningen antalet flygföretag med operativ licens för luftfartyg vars högsta tillåtna startmassa är 10 ton till 11 stycken. Idag finns det 12 flygbolag med sådan licens. Om utredningen avser förhållandet på marknaden år 2012 bör uppgiften dateras.

På sidorna 114-117 nämner utredningen obligatorisk försäkring för vissa passagerarfartyg och att det krävs certifikat från Transportstyrelsen som visar att försäkringsplikten är uppfylld. Försäkringsplikten för oljetransporter för bulklast på mer än 2000 ton olja omnämns också. Transportstyrelsen vill erinra om att det även krävs certifikat från Transportstyrelsen som visar att försäkringsplikten är uppfylld gällande

detta. Transportstyrelsen saknar också uppgiften om att det krävs försäkring för att täcka ansvaret vid en eventuell bunkeroljeskada för fartyg med dräktighet högre än 1000 enligt bunkerkonventionen samt certifikat från Transportstyrelsen. Dessa krav regleras i 10a kap. 11-12 §§ sjölagen (1994:1009) samt förordning (2013:540) om ansvar för oljeskador till sjöss. Förordningen trädde i kraft 3 september 2013.

Utredningen beskriver arbetet i ICAO med att ta fram Convention on Compensation for Damage Caused by Aircraft to Third Parties från 2009 på sidan 122 under stycke 4.8.5. Utredningen nämner dock inte att konventionen syftar till att bygga upp en global fond (The International Civil Aviation Compensation Fund) avsedd för att användas när försäkringsmarknaden inte kan stå för de ersättningar som ska betalas ut. Transportstyrelsen saknar också uppgifter om denna fond i avsnitt 7.1.6 om alternativa försäkringslösningar på sidan 182.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog sjö- och luftfartsdirektören Ingrid Cherfils, handläggare Pernilla Gunnarsson, utredaren Katarina Wigler, enhetschefen Hans Göran Åhgren och utredare Per Wickenberg, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef