Trafikutskottets betänkande

1983/84:7

om lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser (prop. 1983/84:17)

Propositionen

I proposition 1983/84:17 föreslår regeringen (kommunikationsdepartementet) riksdagen

dels att anta det genom propositionen framlagda förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser,

dels att godkänna den i Genève den 6 april 1974 avslutade konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser.

Lagförslaget samt konventionen, i originaltext på engelska och i översättning till svenska, har de lydelser som framgår av propositionen.

I propositionen ges en redogörelse för utvecklingen av den internationella linjesjöfarten och systemet med linjekonferenser (sammanslutning av linjerederier) samt för tillkomsten av och innehållet i en konvention om en uppförandekod för linjekonferenser som utarbetats inom FN:s organ för handel och utveckling, UNCTAD.

Det föreslås att Sverige vid lämpligt tillfälle ansluter sig till konventionen. Sveriges anslutning föreslås i propositionen anknyta till den lösning för anpassning till koden som utarbetats inom den Europeiska gemenskapen, EG.

I propositionen läggs fram förslag till den lagstiftning som erfordras för att Sverige skall kunna tillträda konventionen. Denna lagstiftning innehåller jämväl bestämmelser som motsvarar relevanta delar av den förordning som antagits av EG:s råd angående medlemsstaternas ratifikation av eller anslutning till konventionen.

Utskottet

Reguljär internationell linjesjöfart bedrivs i stor utsträckning genom samverkan mellan rederier inom ramen för s. k. linjekonferenser.

Förenta nationernas organ för handel och utveckling, UNCTAD, antog år 1974 en konvention om en uppförandekod för linjekonferenser. Konventionen, som hade tillkommit på u-ländernas initiativ, trädde i kraft internationellt den 6 oktober 1983. Dess främsta syfte är att tillförsäkra u-landsrederier en större andel än f. n. av de laster som transporteras i den reguljära internationella linjekonferenssjöfarten. Beteckningen "uppförandekod" får ses mot bakgrund av att konventionen gäller för ett kommersiellt verksam-

hetsområde – där tvingande internationella regler tidigare saknats – och att den förutom sådana regler även tillhandahåller rekommendationer – vid sidan av ett fritt utrymme för kommersiella parters avtal och regelbildning.

När konventionen antogs motsatte sig Sverige – liksom ett flertal andra medlemmar av Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling, OECD – att så skulle ske. Anledningen härtill var främst kodens princip om lastuppdelning, den s. k. 40–40–20-principen. Lastuppdelningen beskrivs i koden så att linjerederier från import- resp. exportlandet skall ha rätt till lika andel i den frakt som uppkommer i deras inbördes handel inom konferenstrafikens ram samt att tredjelandsrederier skall ha rätt till "en betydande andel, såsom 20 %" av den frakt som hänför sig till denna handel. Denna princip om lastuppdelning med bortseende från konkurrens på lika villkor är – framhålls det i propositionen – inte förenlig med Sveriges förpliktelser inom OECD. Den strider också mot ett betydelsefullt element i den traditionella svenska sjöfartspolitiken, nämligen värnandet av en så långt möjligt fri internationell sjöfart.

Inom den europeiska gemenskapen, EG, har – framgår det av propositionen – utarbetats en förordning som EG:s medlemsstater har att anta om de ansluter sig till UNCTAD-koden. Av förordningen följer att var och en av dessa stater vid en anslutning skall göra vissa reservationer. Härigenom modifieras kodens bestämmelser i flera viktiga avseenden. *Ett* sådant är att kodens regler om lastandelar i en linjekonferens inte skall tillämpas i trafiken mellan EG-länderna eller, vid ömsesidighet, mellan EG-land och annat kodanslutet OECD-land. En annan viktig modifikation blir att i trafiken mellan EG-land och icke OECD-land kommer linjerederierna från EG-länderna att slå samman sina trafik- och lastandelar enligt koden och omfördela dessa andelar mellan sig efter kommersiella kriterier. I denna omfördelning kan också andra OECD-länder vid ömsesidighet delta. De nämnda ömsesidighetsförhållandena åstadkoms genom att OECD-stater, som inte är medlemmar av EG, vid anslutning till koden gör reservationer enligt den modell som EG-förordningen tillhandahåller.

Föredragande departementschefen framhåller att kodens lastuppdelningsbestämmelser allmänt sett och från principiella utgångspunkter är klart negativa för svenska linjesjöfartsintressen och avlastare. EG-modellen för anslutning till koden öppnar emellertid – heter det vidare i propositionen – en möjlighet för Sverige att ompröva sin tidigare negativa inställning till koden utan att u-ländernas intressen motverkas. Genom en sådan form för anslutning till koden kan dennas negativa konsekvenser för Sverige i hög grad modifieras samtidigt som man når vissa effektivitetsvinster.

Föredraganden erinrar i detta sammanhang om att ca 75 % av alla laster som går med konferenslinjetonnage avser transporter mellan OECD-länder. För denna handel spelar det enligt föredraganden i stort sett ingen roll om Sverige ansluter sig till koden enligt EG-modell eller väljer att stå utanför koden. Om Sverige följer sistnämnda handlingslinje skulle det däremot av

u-länderna kunna uppfattas som en uraktlåtenhet i strid mot deras intressen och som ett avståndstagande från den positiva attityd till u-ländernas ambition inom konferenslinjesjöfarten som Sverige gav uttryck för under arbetet med koden. Eftersom någon sådan förändring av den svenska attityden inte är avsedd skulle ett behov uppstå av överenskommelser bilateralt eller på annat sätt som från svensk sida tillgodoså u-ländernas intressen. Även praktiska skäl skulle tala för sådana överenskommelser, eftersom u-länderna skulle vidhålla sina krav på lastuppdelning av linjesjöfartens transport av varuutbytet med Sverige under åberopande av de rättigheter konventionen ger dem i relation till vissa andra OECD-länder. Sådana avtal med u-länder – fortsätter föredraganden – skulle också kräva särskilda föreskrifter som säkerställer att Sveriges åtaganden mot OECD-länderna uppfylls, dvs. någon konstruktion som i stort sett ger samma resultat som EG-förordningen syftar till vid ömsesidighet mellan OECD-länderna. Särskilda svenska avtal med u-länder skulle kräva betydande förhandlings- och andra administrativa insatser. Effektivitetsskäl talar sålunda för – framhåller föredraganden sammanfattningsvis – att Sverige ansluter sig till koden på samma villkor som gäller för EG-länderna, eftersom resultatet i förhållande till u-länderna i sak skulle bli likartat vid en icke-anslutning.

EG-villkoren – som delvis närmare berörts i det föregående – framgår av det till propositionen fogade lagförslaget, vilket innehåller för Sverige relevanta delar av EG-förordningen.

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt föredraganden talar för att Sverige – vid en tidpunkt som regeringen finner lämplig – ansluter sig till UNCTAD-koden med de reservationer som följer av EG-förordningen och lagförslaget. Propositionen har inte heller i övrigt givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Förslagen tillstyrks.

Utskottet hemställer följaktligen

att riksdagen

dels antar det genom propositionen framlagda förslaget till lag med anledning av Sveriges tillträde till konventionen den 6 april 1974 om en uppförandekod för linjekonferenser,

dels godkänner den i Genève den 6 april 1974 avslutade konventionen om en uppförandekod för linjekonferenser.

Stockholm den 29 november 1983

På trafikutskottets vägnar
ROLF CLARKSON

Närvarande: Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk), Göran Riegnell (m), Sören Lekberg (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Lisbet Calner (s) och Margareta Persson (s).

minab/gotab Stockholm 1983 77250