

Trafikutskottets betänkande

1976/77:26

med anledning av propositionen 1976/77:146 om vissa sjöfartsfrågor
jänte motioner

Propositionen

I propositionen 1976/77:146 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. antaga förslag till lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg,
2. godkänna de riktlinjer för lämnande av garantier till svenska rederier som i propositionen förordats,
3. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1977—den 30 juni 1978 ikläda staten garantier till svenska rederier till ett sammanlagt belopp av 500 000 000 kr.,
4. till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1977/78 utöver av riksdagen redan beviljat förslagsanslag anvisa ytterligare 18 000 000 kr.

Ärendet bör enligt propositionen behandlas under innevarande riksmöte.

I propositionen behandlas den allmänna sjöfartsutvecklingen och den svenska sjöfartsnäringsens nuvarande läge och konkurrensförmåga. En sjöfartspolitisk utredning med uppgift att närmare belysa bl. a. näringens samhällsekonomiska betydelse samt framtida verksamhet och konkurrensförmåga aviseras. Ett särskilt tidsbegränsat likviditetsstöd i form av statliga kreditgarantier på 500 milj. kr. föreslås, varav ca 50 milj. kr. beräknas för den mindre skeppsfarten. I propositionen föreslås ett statsbidrag om 18 milj. kr. till sjöfolkets resor. Vidare anmäls vissa speciella åtgärder för den mindre skeppsfarten.

Slutligen föreslås en lag som klargör att sjöfartspolitiska synpunkter skall beaktas vid prövning av ärenden om tillstånd till överlåtelse av fartyg till utlandet.

Lagförslaget

Det vid propositionen fogade lagförslaget har följande lydelse.

Förslag till**Lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg**

Härigenom föreskrives följande.

Svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri får ej överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt.

Vid prövning av fråga om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas hur denna påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall ej lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

I fråga om överlåtelse som sker i strid med vad nu har sagts skall föreskrifterna i 4, 5 och 7 §§ lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. äga motsvarande tillämpning.

Denna lag träder i kraft dagen efter den dag, då lagen enligt uppgift på den utkommit från trycket i Svensk författningssamling. Lagen gäller till utgången av juni 1978.

Genom lagen upphäves kungörelsen (1939:592) angående tillämpning av lagen den 22 juni 1939 (nr 299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m.

Äldre bestämmelser gäller fortfarande i fråga om ärende som har anhängiggjorts före lagens ikraftträdande.

Motionerna

Motioner väckta under allmänna motionstiden 1977

I motionen 1976/77:882 av herr Werner m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen uttalar att överförande av svenska fartyg under s. k. fiffelflagg skall förbjudas och hos regeringen begär förslag till lagstiftning i detta syfte.

I motionen 1976/77:1256 av herrar Rosqvist och Jan Bergqvist i Göteborg (båda s) hemställs att riksdagen hos regeringen begär en branschutredning för svensk sjöfart.

Motioner väckta med anledning av propositionen 1976/77:146

I motionen 1976/77:1638 av herr Mellqvist m. fl. (s) hemställs

1. att riksdagen i fråga om tillståndsgivningen vid överlåtelser av fartyg ger regeringen till känna vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen anholder hos regeringen att erforderliga åtgärder vidtas för att tillgodose vad som anförts i motionen angående den statliga upphandlingen av sjöfraktstjänster.

I motionen 1976/77:1639 av herr Werner m. fl. (vpk) föreslås att riksdagen beslutar

1. att avslå propositionen i vad gäller kreditgarantier på 500 milj. kr. till skeppsfarten,
2. att likviditetsstöd i form av kreditgarantier på 150 milj. kr. endast skall utgå till den mindre skeppsfarten under tiden 1 juli 1977–30 juni 1978,
3. att med avvisande av regeringens förslag till Lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg hemställa hos regeringen om utarbetande av ett förslag till Lag om förbud mot överlåtelse av fartyg till stater med s. k. bekvämlighetsflagg.

Utskottet

Kreditstöd i form av statliga garantier

I propositionen redogörs för den allmänna sjöfartsutvecklingen och den svenska sjöfartsnäringsens nuvarande läge och konkurrensförmåga. Bl. a. framhålls att – trots ett gott utgångsläge – de senaste årens fraktmarknadsutveckling inneburit en likviditetspåfrestning för främst de rederier som har sin verksamhet inriktad på tank- eller annan massfart med stora fartyg. Redan den löpande driften har gett underskott och därmed påverkat likviditeten hos svenska rederier. Därtill har kommit mycket stora räntor och amorteringar för fartygen samt kontantandelar för ännu utestående beställningar. Den senaste inom kommunikationsdepartementet gjorda analysen visar att också för vissa stora rederier likviditetspåfrestningen kan bli mycket

besvärande det kommande året. Detta kan tvinga fram åtgärder som negativt kan påverka den svenska rederinäringens framtidsmöjligheter. Sålunda kan det trots låga priser på fartygsmarknaden komma att ske omfattande försäljning även av modernt tonnage till utlandet. Följden av sådana försäljningar kan, sett i ett längre perspektiv, bli kapitalförluster för inte enbart vederbörande rederi utan också för samhället. Vidare minskar antalet sysselsättningsstillfällen för de ombordanställda.

Föredragande departementschefen framhåller i anslutning härtill att det är viktigt att inte sjöfartsnäringens utvecklingsmöjligheter försämrats. Det kan gälla en satsning på nya typer av fartyg eller en utbyggnad inom speciella marknadsavsnitt. Vad gäller frågorna härom anses rederiernas behov på ett godtagbart sätt kunna lösas genom de förslag som lagts fram i prop. 1976/77:139 om vissa varvsfrågor. Rederierna ges härigenom möjligheter att lägga ut nybeställningar utan att därmed belasta sin likviditet.

Förslagen i sistnämnda proposition innebär bl. a. att fullmäktige i riksgäldskontoret bemyndigas att t. o. m. den 30 juni 1980 ikläda staten garantier till svenska fartygsbeställare intill ett sammanlagt belopp av högst 3 100 milj. kr. avseende upplåning i anslutning till beställning av fartyg hos svenska varv liksom förslag om statliga avskrivningslån till svenska beställare av fartyg vid svenska varv intill ett sammanlagt belopp av högst 1 300 milj. kr.

Även ett kreditstöd för andra ändamål ter sig emellertid enligt föredragandens mening befogat. Syftet härmed skulle i första hand vara att ge rederierna möjlighet att undvika av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar av modernt tonnage till underpris. Ett sådant stöd måste dock enligt propositionen vara selektivt och grunda sig på en ingående individuell bedömning. Både rederi och fartyg skall befinnas vara livsdugliga inom svensk sjöfartsnäring. Åtskilliga förändringar måste dock accepteras för att den svenska handelsflottan framgångsrikt skall kunna anpassas till nya förhållanden. Försäljning till utlandet av också relativt nybyggda fartyg kan därför få godtas. Även om försäljningspriset ter sig lågt kan det förväntade marknadsläget för ifrågavarande typ av fartyg bedömas som sådant att det är än mer olönsamt att behålla fartyget i svensk ägo.

Med hänvisning till det anförda föreslås att ett tidsbegränsat likviditetsstöd i form av statliga kreditgarantier införes. För nästa budgetår bör sålunda finnas möjlighet till ett sådant stöd, då vid den fraktmarknadsutveckling som ter sig mest sannolik flera rederier kan komma i ett trångt likviditetsläge. Stödet anses böra utgå i form av statliga kreditgarantier inom en ram av 500 milj. kr. Härav föreslås ca 50 milj. kr. avdelas för den mindre skeppsfartens behov.

Utskottet delar helt föredragandens uppfattning om vikten av att sjöfartsnäringens utvecklingsmöjligheter inte försämrats. Mot bakgrund härav finner utskottet det också vara lämpligt att som ett kompletterande led i statsmakternas åtgärder för att stödja rederiernas fortsatta verksamhet det i proposi-

tionen förordade garantisystemet nu införes samt tillstyrker följaktligen förslaget härom.

Följande villkor anses enligt propositionen böra gälla för kreditstödet. Syftet med detsamma skall vara att ge garantier för relativt kortfristiga lån. Garanti skall dock om särskilda skäl finns kunna medges för lån med en löptid av högst fem år och med amorteringsfrihet under högst de tre första åren av garantitiden. Som säkerhet skall lämnas icke utnyttjade bästa säkerheter i fartyg tillhörande det företag som medges kreditgaranti. Detta innebär att för en garanti som ges för att t. ex. undvika försäljning av ett visst fartyg tilläggsäkerhet skall kunna lämnas i andra fartyg. I många fall bör sådana säkerheter gå att få inom 60 % av fartygsvärdena. Garanti bör emellertid kunna medges upp till 90 % av fartygens beräknade värde.

Utskottet kan för sin del ansluta sig till vad föredraganden sålunda föreslagit. För att *kreditstödet* emellertid inte skall få en utformning som motverkar syftet med detsamma synes det dock vara angeläget att den förenämnda garantin upp till 90 % av fartygets beräknade värde avser ett värde som inte statiskt bindes till enbart marknadsvärdet. Utskottet förutsätter att en sådan bedömning kommer att tillämpas. Vidare synes i sådana fall, där vederbörande rederi har för avsikt att uppta banklån mot säkerhet av sådana fartygsinteckningar som är bankmässiga, kreditgarantin inte böra omfatta denna del av upplåningen.

Föredragandens förslag i övrigt har i dessa delar inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Detta innebär bl. a. att för den statliga garantin skall utgå en avgift som bör fastställas bl. a. med hänsyn till de risker som kan vara förknippade med kreditgarantigivningen. 0,5 % anses därvid vara en lämplig nivå.

Den angivna kreditgarantiramen om 500 milj. kr. skall t. v. räknas av mot det totala garantibemyndigande för fullmäktige i riksgäldskontoret om 19 750 milj. kr., avseende garantier till svensk varvsindustri, som anges i prop. 1976/77:139. Besluts- och prövningsförfarande förutsätts i princip bli desamma som för de garantier som föreslagits i nämnda proposition.

Det bör vidare få ankomma på regeringen att utfärda de närmare föreskrifterna för kreditstödet.

Med hänsyn till de speciella förhållanden som kan föreligga för den mindre skeppsfarten förutsätts i propositionen att andra garantivillkor än de angivna i vissa fall kan aktualiseras. Frågan skall i så fall underställas regeringens prövning.

Av det anförda följer vidare att utskottet avstyrker yrkandena (1 och 2) i motionen 1976/77:1639 om avslag på propositionen i vad den avser förut nämnda kreditgarantier på 500 milj. kr. och om att i stället ett tidsbegränsat stöd i form av kreditgarantier på 150 milj. kr. skall utgå endast till den mindre skeppsfarten.

Bidrag till vissa resor av sjöfolk

I propositionen erinras om att den s. k. flaggutredningen i betänkandet (SOU 1976:44) Sjöfart och flagg som en konkurrensfrämjande åtgärd föreslagit att frågan om statsbidrag till sjöfolkets fria hemresor omprövas. Sådana bidrag har tidigare utgått i Sverige och utgår fortfarande i våra nordiska grannländer.

I sjömanslagen (1973:282, ändrad senast 1976:591) finns regler om fri resa med underhåll till sjömans hemort i samband med semester, annan ledighet, anställningens upphörande, sjukdom eller havandeskap.

De fria resorna är enligt föredraganden en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda. Samtidigt innebär de betydande kostnader för främst sådana rederier vilkas fartyg sällan eller aldrig anlöper svenska eller närliggande hamnar. Sett från redarnas synpunkt är införande av statsbidrag för de ombordanställdas hemresor en åtgärd från det allmännas sida för att hålla nere driftkostnaderna och därmed förbättra det internationella konkurrensläget.

Föredraganden finner för sin del att ett tillfälligt åtagande för statens del bör begränsas till viss del av resekostnaderna. Dessa kan för nästa budgetår beräknas till totalt ca 60 milj. kr. Genomsnittligt för hela handelsflottan kan man enligt uppgift räkna med att ett skifte av varje befattning ombord medför kostnader om sammanlagt ca 18 milj. kr. Enligt de intill utgången av juni 1972 gällande bestämmelserna svarade arbetsgivaren och staten för hälften vardera av sjöfolkets fria resor.

Vid en samlad bedömning anser föredraganden att statens bidrag – under en tvåårsperiod – bör fastställas till 30 % av rederiernas totala resekostnader med undantag för sådana resor som sammanhänger med leverans i utlandet av fartyg till svensk redare. Bidrag anses böra utgå inom en total kostnadsram för vardera av budgetåren 1977/78 och 1978/79 om 18 milj. kr. Statsbidraget föreslås utgå för resekostnader som omfattar resor till och från hemorten eller den s. k. basorten enligt gällande kollektivavtal. Bidragen skall utbetalas i efterskott. Det förutsätts få ankomma på regeringen att utfärda de närmare föreskrifterna för bidragsgivningen.

Riksdagen har för budgetåret 1977/78 anvisat ett förslagsanslag av 100 000 kr. under sjätte huvudtitelns anslag D 6 Bidrag till vissa resor av sjöfolk (prop. 1976/77:100 bil. 9, TU 1976/77:11, rskr 1976/77:177). Det nu föreslagna statsbidraget bör enligt propositionen utgå under denna anslagsrubrik och ytterligare ett belopp om 18 milj. kr. tillföras anslaget.

Utskottet tillstyrker att på de av föredraganden anförda grunderna statsbidrag till här berörda resor beviljas samt att för ändamålet under nästa budgetår – utöver tidigare beviljade medel – beräknas ett belopp om 18 milj. kr.

Lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg

Föredraganden anknuter i denna del till de förslag som lagts fram av flaggutredningen. Denna gör en bestämd skillnad mellan överlåtelser med bevarat svenskt driftsinflytande och överlåtelser till utlandet utan att sådant inflytande kvarstår. Överlåtelser av det senare slaget ingår i allmänhet som ett normalt led i rederiverksamheten och utgör en viktig finansieringskälla för nyanskaffning av fartyg. Under normala förhållanden skall därför någon prövning av sådana överlåtelser inte ske.

Utreddningen har föreslagit en särskild lagstiftning för överlåtelse av fartyg. Förslaget innebär att tillstånd i normalfallet skall krävas för sådan överlåtelse av fartyg eller andel däri, som medför att fartyget upphör att vara svenskt men även efter överlåtelsen står under svenskt driftsinflytande. Vid prövningen skall beaktas om överlåtelsen är till gagn för svensk sjöfart. Om flaggöverföring är enda möjligheten att erhålla eller behålla betydande lastkontrakt till följd av sjöfartsprotektionism eller om fartyget avses ingå i internationellt samarbetsprojekt anser utredningen att tillstånd bör kunna ges. Tillstånd skall inte lämnas om det strider mot väsentligt allmänt intresse att fartyget upphör att vara svenskt. Utreddningen anger också att tillstånd inte bör ges om det finns skäligen anledning anta att den huvudsakliga avsikten med överföringen är att använda låglönebesättningar, uppnå skattefördelar eller komma ifrån sociala åtaganden gentemot de ombordanställda. Eftersom utredningen anser att fartyg under bekvämlighetsflagg är ett ovälkommet inslag i världssjöfarten får överföring av svenskt fartyg till sådan flagg normalt antas strida mot väsentligt allmänt intresse.

Utgångspunkten vid bedömningen av här berörda spörsmål måste enligt föredraganden vara att svensk sjöfart så långt möjligt skall drivas under svensk flagg. Sjöfartens utlandsinvesteringar kan emellertid – liksom etableringar utomlands av den landbaserade industrin – medföra avsevärda fördelar för det svenska näringslivets internationella konkurrenskraft. Möjligheter måste därför finnas också för rederierna att etablera sig i andra länder. En okontrollerad och betydande avtappning av svenskt tonnage till utlandet skulle dock kunna medföra allvarliga konsekvenser för det svenska samhället och de anställda inom sjöfartsnäringen.

I avvaktan på en särskild sjöfartspolitisk utredning, som föredraganden avser att föreslå regeringen att låta göra och som utskottet återkommer till i det följande, anser han det inte vara lämpligt att f. n. lägga flaggutredningens förslag till grund för en långsiktig lösning av problemet med flaggöverföring. Föredraganden finner det dock angeläget att redan nu genom en särskild lag klargöra att sjöfartspolitiska synpunkter skall beaktas vid prövning av ansökan om tillstånd att till utlandet få överlåta svenskt fartyg. En sådan lag anses böra vara tidsbegränsad, förslagsvis t. o. m. juni 1978, och i likhet med 1939 års lag – om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. – omfatta alla slag av överlåtelser av fartyg eller andelar däri till utlan-

det, dvs. både med och utan bevarat svenskt driftsinflytande, om överlåtelsen innebär att fartyget upphör att vara svenskt.

Emellertid anser föredraganden liksom flaggutredningen att man vid bedömningen av tillståndsärendena bör skilja mellan de båda slagen av överlåtelser. Rena försäljningar utan bevarat svenskt driftsinflytande anses vara ett normalt inslag i rederiverksamheten och ett sätt att finansiera nyanskaffning av fartyg. Tillstånd bör alltså på samma sätt som i dag ges till sådana försäljningar. I vissa situationer bör man kunna ge tillstånd även till överlåtelser med bevarat svenskt driftsinflytande. Liksom flaggutredningen anser föredraganden att det avgörande därvid bör vara om överlåtelsen kan vara till gagn för svensk sjöfart. Vid prövningen bör särskilt beaktas hur överlåtelsen påverkar effektiviteten och sysselsättningen inom sjöfartsnäringsringen och de ombordanställdas förhållanden.

Det sagda tar inte sikte på överföring till land som tillhandahåller bekvämlighetsflagg. Registrering under bekvämlighetsflagg återverkar allvarligt på den internationella sjöfarten, bl. a. genom sämre socialt skydd för de ombordanställda och minskad säkerhet. Liksom flaggutredningen anser föredraganden att fartyg under bekvämlighetsflagg är ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Normalt får därför överföring till sådan flagg antas strida mot väsentligt allmänt intresse. Emellertid måste även här finnas möjligheter till olika lösningar i det konkreta fallet. För att tillstånd till överföring skall kunna ges måste det dock vara klarlagt att den fortsatta driften sker under förhållanden som är godtagbara utifrån svenska värderingar och Sveriges internationella åtaganden när det gäller säkerhet, miljö, social trygghet och fackliga rättigheter för de ombordanställda.

Föredraganden förklarar sig ha för avsikt att senare för regeringen lägga fram förslag till bestämmelser om verkställigheten av den nu föreslagna lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg. För riksdagens information redogörs översiktligt för vad dessa bestämmelser bör innehålla. I bestämmelserna bör sålunda föreskrivas att fråga om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Eftersom vid prövningen skall beaktas sjöfartspolitiska synpunkter anses det naturligt att kommerskollegium i mera betydelsefulla ärenden hör sjöfartsverket. Finner kollegiet att ärende har större principiell betydelse eller allmän räckvidd bör kollegiet med eget yttrande underställa ärendet regeringen för dess prövning. Det samma anses böra gälla om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till ansökan.

Utskottet delar föredragandes uppfattning i nu behandlade frågor.

Principen om att utflaggning av fartyg endast bör godtas under förutsättning att vederbörande rederi under svensk flagg tillför ett annat fartyg – som från sysselsättningssynpunkt i princip är likvärdigt med det utflaggade fartyget – utgör enligt motionen 1976/77:1638 en godtagbar utgångspunkt för en ny lagstiftning. Motionärerna anser emellertid att ett sådant tillförande

av ett nytt fartyg, såvida inte synnerliga skäl talar däremot, måste vara ett bestämt villkor för utflaggning.

Med anledning härav vill utskottet erinra om att redan Redareföreningen föreslagit att överföring av svenska fartyg till utländsk flagg bör ske på ett sådant sätt, att arbetstillfällena på fartyg under svensk flagg i princip behålls på nuvarande nivå, vilket kan ske genom att vederbörande rederi anskaffar eller förbinder sig att anskaffa ett nytt fartyg för varje fartyg som överförs till utländsk flagg. Redareföreningen har vidare framhållit att eftersom de nya fartygen torde få mindre besättning än de gamla kan detta medföra viss personalminskning. Denna är emellertid av samma art som då rederierna moderniserar sitt fartygsbestånd utan flaggöverföring.

Föredraganden anför i nu berörda fråga att tillstånd till överlåtelse inte bör lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att fartyget upphör att vara svenskt. Man bör sålunda enligt propositionen inrikta sig på att i det konkreta fallet finna den lösning som framstår som den mest förmånliga för samhället, sjöfartsnäringen och de ombordanställda. Så bör t. ex. den omständigheten att rederiet i sin ansökan anger att man avser att tillföra verksamheten under svensk flagg ett annat fartyg som från sysselsättnings-synpunkt i princip motsvarar det som avses registreras i utlandet utgöra skäl för bifall till framställningen. I propositionen angivna principer för bedömningen sägs slutligen stå i samklang med den inställning företrädare för rederinäringen och de ombordanställda har gett uttryck för i skrivelser till regeringen.

Vad sålunda anförts innebär såvitt utskottet kan finna att motionärernas önskemål beträffande särskilt villkor för överlåtelse – därest synnerliga skäl inte föreligger – kommer att tillgodoses. Motionärernas uppfattning att de bekvämlighetsflaggade fartygen kan utgöra en stor fara för sjösäkerheten delas f. ö. även av utskottet.

Under hänvisning till det anförda och då i vart fall utskottet för sin del inte funnit sig berett att göra något mer bindande uttalande i förevarande frågor synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen i denna del ej motiverad.

Utskottet anser sig vidare kunna utgå från att, som motionärerna yrkat, den föreslagna lagstiftningen kompletteras med sådana tillämpningsföreskrifter att ett kringgående av syftet med densamma i möjligaste mån motverkas. De av motionärerna härvid aktualiserade frågorna om bareboat-charter och eventuellt uppkommande fall, där svenska rederier köper in fartyg med bekvämlighetsflagg, bör exempelvis kunna uppmärksammas i anslutning härtill eller i annat lämpligt sammanhang.

Med anledning av de synpunkter motionärerna anfört beträffande medbestämmanderätten för arbetstagarna – i samband med tillståndsärenden – vill utskottet framhålla att frågorna härom bör kunna lösas genom bestämmelserna i de avtal om sådan medbestämmanderätt parterna har att besluta om.

Motionärerna har slutligen erinrat om ett av riksdagen år 1974 gjort uttalande (FiU 1974:31, rskr 1974:318) om att staten i möjligaste mån bör undvika att utnyttja bekvämlighetsflaggade fartyg vid sin *upphandling* av frakttjänster för att ej främja rederier som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar.

Riksdagens skrivelse i frågan har överlämnats till flaggutredningen. Denna har i sitt tidigare nämnda betänkande förklarat att utredningen övervägt totalförbud mot statliga myndigheters anlitan av bekvämlighetsfartyg. Detta skulle emellertid strida mot Sveriges internationella åtaganden och en sådan princip skulle dessutom kunna fördyra och i ett krisläge försvåra för landets energiförsörjning nödvändig tillförsel av oljeprodukter. Självfallet bör likväl upphandlingen enligt utredningen ske på ett sätt som harmoniserar med föreslagna handlingslinjer när det gäller undermåligt bekvämlighetstonnage. Statlig myndighet anses alltså i princip böra avhålla sig från befraktning av sådant tonnage. Redan kravet i upphandlingskungörelsen (1973:600) att affärsmässighet skall iakttagas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transportens kvalitet. Det måste därför enligt utredningen kunna förutsättas att statlig myndighet förvissar sig om att fartyg som man avser att befrakta inte brister i säkerhet eller standard. Vidare måste förutsättas att statlig myndighet inte anlitar rederier som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar. I den mån sådana hänsyn i det enskilda fallet är oförenligt med kravet på affärsmässighet anses alltså myndighet böra underställa regeringen frågan om befraktning av sådant bekvämlighetstonnage för vägning av affärsmässighetskravet mot det allmänna intresset att de ombordanställda har tillfredsställande socialt skydd.

Under hänvisning till det anförda och i avvaktan på regeringens prövning av förslagen finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen i denna del inte nu påkallad.

Då utskottet ej heller i övrigt funnit anledning till erinran mot föredragandens uttalanden under förevarande avsnitt tillstyrker utskottet det framlagda förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

Härav följer att utskottet avstyrker motionerna 1976/77:882, om förbud mot överförande av fartyg i svenska handelsflottan till bekvämlighetsflagg, och 1976/77:1639, sistnämnda motion i vad den avser avslag på regeringens förenämnda lagförslag.

Tillsättande av en sjöfartspolitisk utredning

Föredraganden ger i denna del till känna att den svenska sjöfartsnäringen skall göras till föremål för en bred och allsidig utredning. Utredningsarbetet avses leda till ett sjöfartspolitiskt program baserat på ett klarläggande av näringens samhällsekonomiska betydelse samt framtida verksamhet och konkurrensförmåga. Det arbete som utförts inom flaggutredningen och en

särskild interdepartemental arbetsgrupp kommer därigenom att inordnas i ett större sammanhang och bättre förutsättningar kunna skapas för mera långsiktiga ställningstaganden.

Utredningen skall arbeta skymdsamt och i den utsträckning detta är lämpligt etappvis redovisa resultat av sitt arbete. Utredningen skall så långt möjligt klarlägga de faktiska skillnader som kan råda när det gäller villkor och förutsättningar för rederiverksamhet under olika flaggor. Likaså skall en jämförelse göras beträffande de förutsättningar under vilka å ena sidan rederinäringen arbetar och å andra sidan övriga delar av det svenska näringslivet. Behovet hos svenska rederier att driva fartyg under främmande flagg skall belysas mot bakgrund av samhällsekonomiska, sjöfartspolitiska och företagsekonomiska värderingar.

Utskottet konstaterar för sin del med tillfredsställelse att en sjöfartspolitisk branschutredning nu kommer att tillsättas och vill i sammanhanget understryka vad föredraganden anført om dess arbetsuppgifter m. m. Inte minst angeläget är att utredningen får en sådan sammansättning att berörda frågor kan få en ingående och sakkunnig belysning ur såväl näringsekonomiska som fackliga synpunkter m. m. Utskottet förutsätter också att dess arbete kommer att bedrivas i nära samarbete med redan pågående utredningar på sjöfartsnäringsens område, såsom bl. a. befälsbemanningsutredningen, fartygsmiljöutredningen och utredningen om sjömanspension samt med uppmärksammande i tillämpliga delar även av kommande förslag från den trafikpolitiska utredningen. Vederbörligt beaktande måste självfallet också ske av statens egna engagemang i varvs- och rederibranschen.

Vad sålunda anförts innebär att det i motionen 1976/77:1256 framförda yrkandet om ett tillsättande av en branschutredning för svensk sjöfart kommer att tillgodoses, varför någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej torde vara påkallad.

Åtgärder för den mindre skeppsfarten, m. m.

I propositionen nämns bl. a. att regeringen beslutat att anpassa den lägsta gränsen för uttag av inrikes fyravgift till den utveckling som skett inom sjöfartsnäringsen genom att höja gränsen från 400 till 1 500 nettoregister-ton. Enligt vad utskottet erfarit innebär detta en minskning av den inrikes sjöfartens avgifter, vilken kan antas uppgå till ca 2 milj. kr.

Vidare nämns att regeringen har gett sjöfartsverket i uppdrag att i ökad utsträckning följa upp tillämpningen av gällande internationella bestämmelser rörande skeppsmätning. Åtgärden förklaras böra ses som ett led i det pågående arbetet att åstadkomma en mera likartad tillämpning av gällande bestämmelser och medverka till att det svenska mindre tonnaget inte utsätts för den snedvridning av konkurrensförhållandena som skillnaderna i mätningstillämpning visat sig medföra.

Vad härom anförts har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till propositionen 1976/77:146 samt med avslag på motionerna 1976/77:882, 1976/77:1638, yrkandet 1, och 1976/77:1639, yrkandet 3, antager det i propositionen framlagda förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av fartyg,
2. att motionen 1976/77:1638, yrkandet 2, inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida,
3. att riksdagen med bifall till propositionen 1976/77:146 samt med avslag på motionen 1976/77:1639, yrkandena 1 och 2,
 - a. godkänner de riktlinjer för lämnande av garantier till svenska rederier som i propositionen förordats,
 - b. bemyndigar fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1977 – den 30 juni 1978 ikläda staten garantier till svenska rederier till ett sammanlagt belopp av 500 000 000 kr.,
4. att riksdagen med bifall till propositionen 1976/77:146 till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* för budgetåret 1977/78 utöver av riksdagen redan beviljat förslagsanslag (TU 1976/77:11, rskr 1976/77:177) anvisar ytterligare 18 000 000 kr.,
5. att motionen 1976/77:1256 inte föranleder någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Stockholm den 18 maj 1977

På trafikutskottets vägnar

SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Lothigius (m), Persson i Heden (c), Lindahl i Lidingö (s), Håkansson i Rönneberga (c), Sellgren (fp), Torwald (c), Rosqvist (s), Zachrisson (s), Stjernström (c), Östrand (s), Komstedt (m), fru Sandéhn (s), herrar Dahlberg (m) och Norling (s).

Reservationer

1. beträffande utnyttjande av bekvämlighetsflagg vid *upphandling* av frakt-tjänster av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Rosqvist, Zachrisson, fru Sandéhn och herr Norling (samtliga s) som ansett att utskottet bort tillstyrka motionen 1976/77:1638, yrkandet 2, samt att därför

dels det avsnitt i utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Riksdagens skrivelse" och slutar med "förenämnda lagförslag" bort ersättas med text av följande lydelse:

Riksdagens skrivelse i frågan har överlämnats till flaggutredningen. Denna har i sitt tidigare nämnda betänkande framhållit att statlig myndighet i princip bör avhålla sig från befraktning av sådant tonnage. Kravet i upphandlingskungörelsen (1973:600) att affärsmässighet skall iakttas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transportens kvalitet. Flaggutredningen förutsätter därför att statlig myndighet förvissas sig om att fartyg som man avser att befrakta inte brister i säkerhet eller standard. Utredningen förutsätter också att statlig myndighet inte anlitar rederier som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar. I den mån sådan hänsyn i det enskilda fallet är oförenlig med kravet på affärsmässighet bör myndighet underställa regeringen frågan om befraktning av sådant bekvämlighets tonnage för vägning av affärsmässighetskravet mot det allmänna intresset att de ombordanställda har tillfredsställande socialt skydd.

Frågan har inte närmare berörts i propositionen. Med hänsyn till det uttalande som riksdagen tidigare gjort och flaggutredningens ovan redovisade ställningstagande bör regeringen enligt utskottets mening snarast vidta de åtgärder som kan erfordras för att dessa synpunkter skall beaktas vid statliga myndigheters upphandling av frakttjänster.

Vad utskottet sålunda framfört bör ges regeringen till känna.

dels utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen med bifall till motionen 1976/77:1638, yrkandet 2, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om den statliga upphandlingen av sjöfraktstjänster,

2. beträffande *motiveringen* för utskottets hemställan under 3 av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Rosqvist, Zachrisson, Östrand, fru Sandéhn och herr Norling (samtliga s) som anser att

det stycke av utskottets yttrande om *kreditstödets* utformning på s. 5 som börjar med "Utskottet kan" och slutar med "av upplåningen" bort ersättas med följande mening:

Vad föredraganden sålunda föreslagit tillstyrks av utskottet.

Särskilt yttrande

beträffande *tillämpningen* av lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg i vissa fall av herrar Mellqvist, Lindahl i Lidingö, Rosqvist, Zachrisson, Östrand, fru Sandéhn och herr Norling (samtliga s) som anfört:

I motionen 1976/77:1638 (s) har påtalats behovet av komplettering i den föreslagna lagstiftningen med tillämpningsbestämmelser för att förhindra att syftet med lagstiftningen kringgås.

Bland exempel härpå förutom bareboat-charter och inköp av bekvämlighetsflaggade fartyg har i motionen nämnts åtgärder för att förhindra att fartyg som överförs till annan nations flagga därefter ej förs vidare över till bekvämlighetsflagg.

Flaggutredningen och föredragande departementschefen har med instämmande av utskottet uttalat att fartyg under bekvämlighetsflagg är ett ovälkommet inslag i världssjöfarten.

Det är därför enligt vår mening av stor vikt att den överföring av svenskt fartyg till annat traditionellt sjöfartsland som den tillfälliga lagstiftningen medger får en sådan tillämpning och ges sådan kontroll att möjligheten ej öppnas för vidare överföring till bekvämlighetsflagg.