

Trafikutskottets betänkande**1980/81: 17****om anslag till Sjöfart m. m. (prop. 1980/81: 100)****SJÄTTE HUVUDTITELN****Sjöfart, m.m.**

1. **Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** Regeringens förslag i proposition 1980/81: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt E Sjöfart, punkterna E 1–E 5, till medelsanvisning för budgetåret 1981/82 innebär

att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 311 995 000 kr. (punkt E 1, s. 38–41),

att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 154 000 000 kr. (punkt E 2, s. 41–42),

att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag på 27 654 000 kr. (punkt E 3, s. 42–43),

att till Sjöfartsmateriel m. m. anvisas ett reservationsanslag på 34 000 000 kr. (punkt E 4, s. 43–45),

att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag på 3 928 000 kr. (punkt E 5, s. 45–46).

Regeringen har vidare (s. 43–45) föreslagit riksdagen

att sjöfartsverket lämnas det beställningsbemyndigande gällande leveranser av sjöfartsmateriel som har förordats i propositionen.

Motionerna

I motion 1980/81: 459 av Rune Torwald och Märta Fredrikson (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande bemanningen av Vinga i samband med utbyggnaden av en trafikledningscentral vid Majnabbe i Göteborgs innerhamn.

I motion 1980/81: 982 av Alexander Chrisopoulos m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av ITF listats som bekvämlighetsflagg ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg,

2. att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter och bolag ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg för transporter.

I motion 1980/81: 996 av Bengt Silfverstrand m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen anhåller att åtgärder vidtas för att säkerställa dygnet-runt-bemannning vid Kullens fyrplats med statlig myndighet som huvudman,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande riktlinjer för den framtida bemanningen av fyrplatser.

I motion 1980/81: 998 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till upprustning av sjöfartslederna till Upplands Målarhamnar.

I motion 1980/81: 1000 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är ifråga (yrkandena 1–9 och 11–12), att riksdagen beslutar

1. att begära av regeringen att ett sjöfartspolitiskt program utarbetas i enlighet med innehållet i motionen,
2. att hos regeringen begära förslag till skapande av ett statligt rederi,
3. att hos regeringen begära förslag till statlig leasingverksamhet i enlighet med vad som anförts i motionen,
4. att uttala att näringen anpassas till UNCTAD-koden 40-40-20. bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder,
5. att hos regeringen begära förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet,
6. att uttala att lagen mot utflaggning av fartyg skall bibehållas med den förstärkningen att dispenser icke får medges,
7. att uttala att sjöfartsforskningen bör bedrivas i enlighet med vad som anförts i motionen,
8. att hos regeringen begära förslag om transportstöd innefattande sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten,
9. att uttala att bemanningen av isbrytare skall vara civil,
11. att uttala att praktikplatser inte bör subventioneras av staten,
12. att uttala att subventioneringen av farledsvaruavgifter m. m. inte bör begränsas till transocean linjefart.

I motion 1980/81: 1350 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om indragning av lotsplatser och lotsuppassningsställen.

I motion 1980/81: 1486 av Alexander Chrisopoulos och Marie-Ann Johansson (båda vpk) yrkas med hänvisning till vad i motion [1980/81: 1485] har anförts

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om en samordnad industriplanering som innebär att handelsflottan bevaras och utvecklas genom en aktiv statlig rederiverksamhet,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om samordnad industriplanering som innebär att inrikessjöfarten byggs upp och utvecklas.

I motion 1980/81: 1892 av Kurt Hugosson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), och med hänvisning till vad i motion [1980/81: 1890] har anförts att riksdagen beslutar att hos regeringen begära initiativ för att förstärka sysselsättningen och näringslivets utvecklingsmöjligheter i Göteborg genom att Göteborgs hamn får statsmakternas stöd för att bevara och ytterligare befästa sin roll som Nordens centralhamn när det gäller transocean trafik.

Utskottet

Sjöfartsverkets verksamhet är uppdelad på tre program: Farledsverksamhet, Fartygsverksamhet och Övrig verksamhet. Medel till programmet Farledsverksamhet anvisas över två anslag, Farledsverksamhet, exkl. isbrytning resp. Isbrytning. Härigenom ges möjlighet att särredovisa den icke avgiftsfinansierade isbrytningen i förhållande till de avgiftsfinansierade verksamhetsgrenarna inom programmet Farledsverksamhet. De övriga programmen motsvaras av anslag med samma benämning som programmen. För verkets investeringar anvisas medel över anslaget Sjöfartsmateriel m. m.

Sjöfartsverket har i sin anslagsframställning beräknat bruttokostnaderna, exkl. investeringar, till 527,5 milj. kr. för nästa budgetår. Efter avdrag för intäkter och bidrag från andra huvudtitlar motsvarar det ett anslagsbehov av 502,4 milj. kr. eller 78,8 milj. kr. mer än vad som anvisats för innevarande budgetår.

Regeringen föreslår att *anslagen för nästa budgetår, exkl. investeringar*, tas upp med sammanlagt 497,6 milj. kr. Härav avser 312,0 milj. kr. Farledsverksamhet, exkl. isbrytning, 154,0 milj. kr. Isbrytning, 27,7 milj. kr. Fartygsverksamhet och 3,9 milj. kr. Övrig verksamhet. Efter samråd med chefen för jordbruksdepartementet har bidraget från tionde huvudtiteln beräknats till sammanlagt 21,0 milj. kr., varav 1,1 milj. kr. för att täcka underskottet i Falsterbokanalen. I bidrag från fjärde huvudtiteln har föredragande departementschefen efter samråd med chefen för försvarsdepartementet beräknat ett bidrag om 3,2 milj. kr. för den militära sjökartläggningen.

Sjöfartsverket har träffat en principöverenskommelse med Göteborgs hamn som omfattar såväl *frågan om en trafikcentral som lotsningen i Göteborg*. Enligt överenskommelsen, som skall gälla tio år, skall hamnen bekosta uppbyggnaden och driften av centralen samt anställa erforderlig personal. Sjöfartsverket skall bidra till investeringar med ett engångsbelopp och årligen bidra till underhålls- och driftkostnaderna exkl. kapital-

kostnader. Den särskilda hamnlotsningen i Göteborg övertas av sjöfartsverket. Föredraganden menar att tillkomsten av trafikcentralen får stor betydelse för farledssäkerheten och framkomligheten i Göteborg. Av de begärda medlen för Farledsverksamhet har 7,6 milj. kr. beräknats för bidrag till Göteborgs hamns investeringar i trafikcentralen och 2,3 milj. kr. för bidrag till driften av trafikcentralen och för hamnlotsningen.

Utskottet kan för sin del godta såväl regeringens anslagsberäkningar för sjöfartsverkets verksamhet, exkl. investeringar, som den föreslagna inriktningen av denna verksamhet. Utskottet som redan tidigare ställt sig bakom inrättandet av en trafikcentral i Göteborg har inget att invända mot den principöverenskommelse som sjöfartsverket har träffat med Göteborgs hamn. I likhet med föredraganden anser utskottet att trafikcentralen kommer att få stor betydelse för sjösäkerheten.

Sjöfartsverket räknar i sin anslagsframställning med en medelförbrukning för *investeringar* om 190,2 milj. kr. för nästa budgetår. Enligt föredraganden kan investeringsramen begränsas till 51,4 milj. kr., varav 41 milj. kr. för sjösäkerhetsinvesteringar. Belastningen på anslaget beräknas till 34 milj. kr. Beträffande isbrytarflottan framhålls att tillräckligt underlag saknas för att kunna ta ställning till en modernisering. Föredraganden kan inte heller mot bakgrund av det statsfinansiella läget tillstyrka verkets förslag att nyanskaffa ett fartyg som ersättare för distriktsfartygen Stockholm och Virgo. Vidare föreslås att verket på samma sätt som tidigare år ges ett beställningsbemyndigande på högst 5 milj. kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1983/84.

Utskottet tillstyrker den föreslagna investeringsramen liksom anslagsberäkningen. Utskottet godtar vidare att sjöfartsverket lämnas det av föredraganden begärda beställningsbemyndigandet.

I motion 1980/81:459 (c) framhålls att det är angeläget att riksdagen redan nu klart hävdar att en avbemannning av Vinga lotsplats är oacceptabel från såväl sjösäkerhets- som miljösynpunkt.

I motion 1980/81:996 (s) yrkas att åtgärder vidtas för att säkerställa dygnet-runt-bemannning vid Kullens fyrplats med statlig myndighet som huvudman samt att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande riktlinjer för den framtida bemanningen av fyrplatser.

I motion 1980/81:1350 (s) begärs att riksdagen skall vidhålla sitt tidigare ställningstagande att någon indragning av lotsplatser eller lotsuppassningsställen inte bör ske utan att riksdagen beretts tillfälle att ta ställning härtill.

Utskottet har vid flera tillfällen uttalat sig om *bemanningen av lots- och fyrplatser*. Redan i samband med att 1970 års riksdag behandlade frågan om nya riktlinjer för lots- och fyrväsendets organisation (prop. 1970:119, SU 1970:143, rskr 1970:347) framhöll dåvarande statsutskottet att de

organisationsfrågor som uppkom inte enbart fick bedömas från företags-ekonomiska synpunkter. Sålunda borde även beaktas allmänt samhälls-ekonomiska och lokaliseringspolitiska grunder, varvid hänsyn tas till övrig verksamhet avseende kust- och havsövervakningen.

I betänkandet TU 1978/79: 18 underströk utskottet att någon indragning av lotsplatser eller lotsuppassningsställen inte bör ske utan att riksdagen beretts tillfälle att ta ställning till frågan om sjöfartsverkets organisation. I samma betänkande framhålls att det rimligen måste ligga inom sjöfartsverkets befogenhet att anpassa bemanningen vid lotsplatserna till behovet.

I betänkandet TU 1978/79: 11 underströk utskottet att vid behandlingen av frågor om avbemannning av fyrplatser särskild hänsyn borde tas till sysselsättnings- och regionalpolitiska aspekter. Vidare utgör havsövervakningen i vad gäller fiskezoner och säkerheten ur försvarssynpunkt sådana faktorer som borde vägas in. Hänsyn borde också tas till den positiva effekt för sjöräddningsväsendet som bemanningen av fyrar utgör. Även frågor som rör anställningsförhållanden för den personal som är anställd vid fyrplatser borde få en från personalsynpunkt acceptabel lösning.

I betänkandet TU 1979/80: 11 framhöll utskottet att behov alltjämt kvarstår av att skapa fastare former för den fortsatta handläggningen av frågor om avbemannning av fyrplatser. Utskottet hänvisade till det förslag som utredningen (Kn 1979: 05) om tillsyn av kusterna lagt fram (TAK). I utredningen lämnas förslag till ett system för handläggning och beslut i bemanningsfrågor. Någon ytterligare avbemannning borde enligt utskottet inte ske förrän regeringens förslag i anledning av TAK:s betänkande förelagts riksdagen. Det förutsattes likaledes att regeringen i sammanhanget uppmärksammar frågan om huvudmannaskapet för de fyrplatser som framgent skall vara bemannade.

Vad utskottet tidigare anfört om indragning av lotsplatser och lotsuppassningsställen gäller alltjämt. Utskottet har dessutom vid en rad tillfällen gjort uttalanden som enligt utskottets mening borgar för att beslut om bemanningen på fyrplatser grundas på ingående samhällsekonomiska bedömningar och föregås av ett omfattande samrådsförfarande med berörda myndigheter. Utskottet vill i detta sammanhang understryka betydelsen av att huvudmannaskap och kostnadsansvar klart läggs fast för de fyrplatser som i framtiden skall hållas bemannade.

Med hänvisning till vad som anförts anser utskottet att motionerna inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Beträffande de sista fyrarna i automatiseringsprogrammet. Sydostbrotten, Örskär och Holmögdadd har ett samrådsförfarande i enlighet med TAK:s förslag genomförts. Sjöfartsverket har i en skrivelse till regeringen redovisat att något intresse inte finns för en fortsatt bemanning vid Sydostbrotten. Fyren har därför avbemannats fr. o. m. årsskiftet 1980-1981. Beträffande fyrarna Holmögdadd och Örskär har dock enligt vad som redovisas i budgetpropositionen flera myndigheter uttalat ett intresse för fortsatt

bemanning, och några har även förklarat sig beredda att bidra ekonomiskt. Utskottet utgår från att en fortsatt bemanning av Holmögadd och Örskår kan möjliggöras.

I motion 1980/81: 1000 (partimotion, vpk) yrkas att regeringen skall utarbeta ett *långsiktigt sjöfartspolitiskt program* med samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar som grund.

Riksdagen beslutade den 10 juni 1980 om nya riktlinjer för sjöfartspolitiken (prop. 1979/80: 166, TU 1979/80: 30, rskr 1979/80: 412). Därvid antogs bl. a. ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program. Målet för den statliga sjöfartspolitiken angavs vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Förutsättningar borde skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer, och sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans borde tas till vara.

Utskottet som alltjämt anser att det sjöfartspolitiska program som nyligen antogs av riksdagen utgör en god grund för samhällets strävan att åstadkomma en konkurrenskraftig svensk sjöfartsnäring avstyrker motionen i denna del.

I motion 1980/81: 1000 (partimotion, vpk) framhålls vidare att ett *statligt rederi* bör skapas och att skäl talar för att ett sådant rederi skall kunna bedriva leasingverksamhet med svenskregistrerade fartyg.

I motion 1980/81: 1486 (vpk) yrkas att handelsflottan bevaras och utvecklas genom en aktiv statlig rederiverksamhet.

Vid sin behandling av den sjöfartspolitiska propositionen anförde utskottet att det är av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare. Utskottet delade vidare kommunikationsministerns bedömning att den sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett statligt leasingföretag kunde medföra att de marknads-mässiga, kommersiella och tekniska bedömningar som bör göras i samband med investeringar i fartyg kunde förlora i vikt vid de enskilda rederierna, samtidigt som staten tvingades göra de nödvändiga bedömningarna. Förslaget om att inrätta ett statligt leasingföretag avvisades.

Utskottet som vidhåller sin tidigare uppfattning avstyrker således motionerna i dessa delar.

I motion 1980/81: 1000 (partimotion, vpk) yrkas att regeringen utarbetar förslag som syftar till att utveckla *kust- och inrikessjöfarten* med statlig rederiverksamhet och att regeringen utarbetar förslag om transportstöd innefattande sjötransporter för att stimulera kustsjöfarten.

I motion 1980/81: 998 (vpk) framhålls att efter upprustningen av Mälaren från Södertälje och in till Västerås-Köping trafiken på Mälaren har ökat betydligt. Uppland har dock kommit vid sidan av denna utveckling. Hamnarna i Uppsala, Enköping och Håbo har enligt motionärerna fått förfalla. De kräver därför att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till *upprustning av sjöfartslederna till Upplands Mälarhamnar*.

I motion 1980/81: 1486 (vpk) yrkas att *inriksessjöfarten* byggs upp och utvecklas. Enligt motionärerna finns det en rad starka skäl som talar för en sådan satsning. Energi kan sparas, miljön kan förbättras, fraktkostnaderna kan minskas, näringslivet skulle stimuleras och nya jobb skulle skapas åt såväl sjöfolk som landanställda.

I betänkandet TU 1979/80: 26 framhöll utskottet att en större del än f. n. av det samlade transportarbetet lämpligen kunde ske till sjöss. Den långa kusten med kanalförbindelser till insjöhamnar och det väl utbyggda hamnsystemet borde i förening med en effektiv kustsjöfartsnäring kunna utnyttjas bättre. Olika samverkansformer mellan kustsjöfart och landtransportmedel borde också gå att utveckla. De fördelar som sjöfarten har från energisynpunkt och när det gäller miljö- och olycksaspekter talade också enligt utskottet för att kustsjöfarten i framtiden borde kunna utföra en större transportuppgift än f. n. I sammanhanget noterade utskottet med tillfredsställelse att en särskild utredare skulle tillkallas för att klarlägga sjöfartens roll i trafikpolitiken.

Så har numera också skett. Utredaren (K 1980:03) skall i första hand inrikta sina undersökningar mot den del av sjöfartsnäringen som i trafik längs våra kuster och inre vattenleder helt eller delvis arbetar i konkurrens med de inhemska landtransportmedlen. Utredaren skall vidare samråda med transportrådet som fått i uppdrag att undersöka transportstödets effektivitet samt vilken inverkan detta stöd har på konkurrensförhållandet mellan olika transportmedel. Med detta som utgångspunkt skall transportrådet utreda behov och förutsättningar för införandet av ett särskilt transportstöd angående sjötransporterat gods.

Med hänvisning till direktivens innehåll bör kunna förväntas att utredningen kommer att leda fram till förslag som kan bidra till att öka kustsjöfartens betydelse. I avvaktan på utredningens resultat och den fortsatta beredningen av dessa avstyrker utskottet motionerna såvitt nu är i fråga.

I motion 1980/81: 1000 (partimotion, vpk) yrkas att sjöfartsnäringen anpassas till *UNCTA -koden 40-40-20*, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder samt att *lagen mot utflaggning av fartyg* skall bibehållas med den förstärkningen att dispenser inte får medges.

Utskottet tog ställning till de frågor som aktualiserats i motionen i samband med beredningen av den sjöfartspolitiska propositionen. Beträffande UNCTAD-koden ansåg utskottet i likhet med kommunikationsmi-

nistern att Sverige borde ansluta sig på samma villkor som EG-länderna. Genom en sådan anslutning godtas från svensk sida att u-landsrederier inom linjekonferenser får sig tillförsäkrat en viss andel av konferenslasterna. Det underströks att detta inte får tolkas som ett allmänt godtagande av lastuppdelningsprincipen. Sverige borde fortfarande verka för att lastuppdelningen begränsas så att cross-trade-intressena inte ytterligare skadas. Framför allt måste alla försök att införa lastuppdelning i tank- och bulkfarten med kraft avvisas, framhöll utskottet.

Lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg (1977:494) föreskriver att svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlåtas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelse upphör att vara svenskt. Fråga om tillstånd till överlåtelse av fartyg prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Det sjöfartspolitiska beslutet innebar bl. a. att riksdagen beslutade att lagen skulle förlängas att gälla t. o. m. utgången av år 1983. Utskottet konstaterade därvid att lagen och den samrådsordning som gäller vid tillämpningen fungerat tillfredsställande och att en förlängning av giltighetstiden för lagen skulle medföra att de stödåtgärder som aktualiserades kunde utvärderas innan en eventuell ny lag utformades.

Utskottet som inte funnit anledning att ändra uppfattning i de berörda frågorna avstyrker således motionen i dessa delar.

I motion 1980/81:982 (vpk) framhålls att det svåraste problemet som drabbat sjöfarten är *utflaggningsproblematiken*. Det föreslås därför att regeringen skall utarbeta förslag som innebär att fartyg som för flagg som av Internationella Transportfederationen (ITF) listats som bekvämlighetsflagg ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg. Det yrkas vidare i motionen att riksdagen uttalar att *statliga och kommunala myndigheter och bolag ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg* för transporter.

I betänkandet TU 1979/80:26 konstaterade utskottet att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten, i fråga såväl om sjösäkerhet och sociala förhållanden som från konkurrenssynpunkt. Sverige borde därför fortsätta att verka för en internationell enighet om att undanröja skadeverkningarna av bekvämlighetsflottornas verksamhet och, om detta visar sig vara den enda möjligheten, på sikt avveckla bekvämlighetsregistren.

Sveriges internationella åtaganden gör det i princip omöjligt, såsom krävs i motionen, att hindra ett fartyg från att anlita svensk hamn bara med hänvisning till att fartyget för en viss flagg. Det är dock angeläget att noga övervaka att fartygen uppfyller överenskomna normer till skydd för sjösäkerhet, de ombordanställda och havsmiljö. Enligt utskottets mening bör

därför sjöfartsverket prioritera inspektioner av fartyg som kan bedömas ha bristfällig standard.

Beträffande yrkandet i motionen att statliga och kommunala myndigheter ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg för transporter uttalade utskottet i betänkandet TU 1979/80: 26 att ett totalförbud skulle strida mot Sveriges internationella åtaganden och dessutom kunde fördyra och i ett krisläge försvåra för landets energiförsörjning nödvändig tillförsel av oljeprodukter. Utskottet framhöll också att kravet i upphandlingskungörelsen (1973: 600) att affärsmässighet skall iakttas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transportens kvalitet. Det måste därför kunna förutsättas att statlig myndighet förvissas sig om att fartyg som man avser att befrakta inte brister i säkerhet eller standard och att inte rederier anlitas som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar.

Utskottet vidhåller sina tidigare ställningstaganden i dessa frågor. Med hänvisning härtill och till vad som i övrigt anförts avstyrks motionen.

I motion 180/81: 1000 (partimotion, vpk) framhålls vidare att *forskningen* inte enbart bör inriktas på sjöfartsteknikens utveckling, att *bemanningen av isbrytare* skall vara civil, att *praktikplatser* inte bör subventioneras av staten och att *subventionering av farledsvaruavgifter m. m.* inte bör begränsas till transocean linjefart.

Enligt utskottets mening spelar forskningen en betydelsefull roll när det gäller möjligheterna att utveckla den svenska handelsflottan och stärka dess internationella konkurrenskraft. Det sjöfartspolitiska beslutet innebar att den samlade sjöfartsforskningen tillfördes 3,5 milj. kr., varav 3 milj. kr. avsåg teknisk forskning och 0,5 milj. kr. ekonomisk-geografisk sjöfarts- och hamnforskning.

Utskottet, som fortfarande anser att de förstärkta forskningsinsatserna, som sålunda inte enbart avser teknisk forskning, är väl ägnade att främja näringens utveckling och förnyelse, avstyrker motionen i denna del.

I den sjöfartspolitiska propositionen redovisades en rad skäl till varför bemanningen på isbrytare inte borde vara civil. Den avgörande faktorn enligt propositionen var det statsfinansiella läget. Den samlade merkostnaden för en övergång till civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg skulle årligen uppgå till minst 50 milj. kr. Utskottet som delade föredragandens uppfattning anser att skälen alltså äger sin giltighet och avstyrker därför motionen i denna del.

I betänkandet TU 1979/80: 26 konstaterade utskottet att nyrekryteringen till sjömansyrket måste underlättas för att bemanningsbehoven ombord på svenska fartyg långsiktigt skall kunna tillgodoses. Utskottet ställde sig därför bakom förslaget i den sjöfartspolitiska propositionen om ett ekonomiskt bidrag på sammanlagt 20 milj. kr. till rederierna för praktik som äger rum under tiden den 1 juli 1980–30 september 1982. Utskottet som inte funnit anledning att frånga sin uppfattning i frågan avstyrker motionen i denna del.

I den sjöfartspolitiska propositionen betonades betydelsen för svenskt näringsliv av transocean direkttrafik över svenska hamnar. Det föreslogs därför att direktgående transocean linjetrafik över svenska hamnar skulle befrias från fyr- och farledsvaruavgifter. Förslaget syftade till att i fråga om direkttrafik ge svenska hamnar möjlighet att konkurrera på lika villkor med kontinenthamnarna. Utskottet som vid behandlingen av propositionen ställde sig bakom förslaget har inte ändrat uppfattning i frågan och avstyrker därför motionen i denna del.

I motion 1980/81: 1892 (s) yrkas att *Göteborgs hamn* får statsmakternas stöd för att bevara och ytterligare befästa sin roll som Nordens centralhamn när det gäller transocean trafik.

Föredraganden uttalade i den sjöfartspolitiska propositionen, med instämmande från utskottet, att Göteborgs hamn traditionellt har varit en viktig förbindelselänk i det svenska varuutbytet och att det är samhällsekonomiskt mycket fördelaktigt om de transoceaniska direktanlöpen i Sverige kan behållas.

Förslaget från den sjöfartspolitiska utredningen om statligt delägarskap i Göteborgs hamn och stuveri avvisades dock med hänvisning till att konkurrensneutraliteten mellan hamnarna skulle sättas ur spel. Som utskottet redan nämnt har emellertid åtgärder vidtagits som är ägnade att stärka Göteborgs hamns ställning. Direktgående transocean linjetrafik över svensk hamn har befriats från fyr- och farledsvaruavgifter. Detta är en åtgärd som främst kommer Göteborgs hamn till godo. Vidare har en överenskommelse träffats mellan sjöfartsverket och Göteborgs hamn om att inrätta en trafikcentral i Göteborg och att den särskilda hamnlotsningen skall övertas av sjöfartsverket. Överenskommelsen som såväl föredraganden som trafikutskottet ställer sig bakom kan bedömas få stor betydelse för sjösäkerheten och framkomligheten i Göteborg.

Utskottet har tidigare uttalat sig om behovet av en övergripande hamnplanering och att en mera aktiv statlig styrning av hamnväsendet än den som f. n. sker är nödvändig (TU 1979/80: 26). I sammanhanget vill utskottet erinra om att sjöfartsverket på uppdrag av regeringen utarbetat en perspektivplan för hamnväsendet. Planen är f. n. föremål för remissbehandling.

Med hänvisning till vad som anförts anser utskottet att motionen i denna del inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen för budgetåret 1981/82 anvisar
 - a. till *Farledsverksamhet, exkl. isbrytning* ett förslagsanslag på 311 995 000 kr.,
 - b. till *Isbrytning* ett förslagsanslag på 154 000 000 kr.,
 - c. till *Fartygsverksamhet* ett förslagsanslag på 27 654 000 kr.,
 - d. till *Övrig verksamhet* ett förslagsanslag på 3 928 000 kr.,

2. att riksdagen
 - a. medger att sjöfartsverket lämnas det beställningsbemyndigande gällande leveranser av sjöfartsmateriel som har förordats i propositionen,
 - b. till *Sjöfartsmateriel m. m.* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 34 000 000 kr.,
3. beträffande *bemanningen av fyr- och lotsplatser*
att riksdagen
 - a. lämnar motion 1980/81: 459 (c) om bemanningen av Vinga lotsplats utan åtgärd,
 - b. lämnar motion 1980/81: 996 (s) om bemanningen av Kullens m. fl. fyrplatser utan åtgärd,
 - c. lämnar motion 1980/81: 1350 (s) om organisationen av lotsväsendet utan åtgärd,
4. beträffande *åtgärder mot fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 982 (vpk),
5. beträffande *anslutning till Mälarleden av hamnar i Uppland*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 998 (vpk),
6. beträffande *sjöfartspolitik* m. m.
att riksdagen avslår motion 1980/81: 1000 (vpk) yrkandena 1–9 och 11–12,
7. beträffande *statlig rederiverksamhet* m. m.
att riksdagen avslår motion 1980/81: 1486 (vpk),
8. beträffande *Göteborgs hamn*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1892 (s) yrkande 2 utan åtgärd.

Övriga sjöfartsändamål

2. **Handelsflottans pensionsanstalt.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 6 (s. 46–47) och hemställer
att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1981/82 anvisar ett anslag på 1 000 kr.
3. **Bidrag till vissa resor av sjöfolk.** Regeringen har under punkt E 7 (s. 47–48) föreslagit riksdagen att
 1. godkänna den av föredragande departementschefen förordade ändringen av statsbidraget till sjöfolkets fria resor,
 2. till Bidrag till vissa resor av sjöfolk för budgetåret 1981/82 anvisa ett förslagsanslag på 9 000 000 kr.

Motionen

I motion 1980/81: 1000 (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen beslutar att uttala att de statliga subventionerna för sjöfolkets hemresor bör bibehållas.

Utskottet

Riksdagen beslutade i samband med behandlingen av propositionen om besparingar i statsverksamheten m. m. (prop. 1980/81: 20, TU 1980/81: 6, rskr 1980/81: 101) att bidraget till sjöfolkets fria resor skulle avvecklas under en tvåårsperiod. I budgetpropositionen föreslås att den maximala bidragsgränsen sänks från nuvarande 50% till högst 25% av rederiernas totala resekostnader och att bidraget utgår inom en total kostnadsram om 9 milj. kr.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet propositionens förslag. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1980/81: 1000 (partimotion, vpk) om att de statliga subventionerna för sjöfolkets hemresor bör bibehållas på nuvarande nivå.

Utskottet hemställer

att riksdagen

1. godkänner den av föredragande departementschefen förordade ändringen av statsbidraget till sjöfolkets fria resor,
2. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1980/81: 1000 (vpk) yrkande 10 till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* för budgetåret 1981/82 anvisar ett förslagsanslag på 9 000 000 kr.

4. Handelsflottans kultur- och fritidsråd. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 8 (s. 48–50) och hemställer

att riksdagen

1. godkänner de av föredragande departementschefen föreslagna riktlinjerna för finansiering av Handelsflottans kultur- och fritidsråd,
2. till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1981/82 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

5. Ersättning till viss kanaltrafik. Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 9 (s. 50) och hemställer

att riksdagen

1. godkänner vad föredragande departementschefen har anfört om ersättningen till Trollhätte kanalverk,
2. till *Ersättning till viss kanaltrafik* för budgetåret 1981/82 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

6. **Lån till den mindre skeppsfarten.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 10 (s. 51) och hemställer

att riksdagen till *Lån till den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.

7. **Ändring i sjötrafikförordningen.** Under avsnittet Särskilda frågor (punkt 4, s. 121–122) har regeringen berett riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om lokala sjötrafikföreskrifter.

Utskottet

Förslag om utvidgning av länsstyrelsens befogenhet att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter skall underställas riksdagen, utan att riksdagen för den skull behöver ta ställning till författningstexten. I propositionen föreslås att sjötrafikförordningen kompletteras på så sätt att länsstyrelse får föreskriva begränsning av eller förbud mot att använda vattenområde för fartygstrafik, om åtgärder behövs för att skydda fiskodlingsföretag och det inte gäller handelssjöfarten i allmän farled.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och hemställer

att riksdagen godtar den av föredragande departementschefen förordade utvidgningen av länsstyrelsens befogenhet att utfärda lokala sjötrafikföreskrifter.

Stockholm den 10 mars 1981

På trafikutskottets vägnar
ROLF CLARKSON

Närvarande: Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Margit Sandéhn (s) och Sten-Ove Sundström (s).

Särskilt yttrande

Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anför:

Riksdagen beslutade den 10 juni 1980 om nya riktlinjer för sjöfartspolitik (prop. 1979/80: 166, TU 1979/80: 30, rskr 1979/80: 412).

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen framhöll socialdemokraterna att förslagen var klart otillräckliga för att ge stöd åt en offensiv näringspolitisk utveckling av sjöfarten. Vi ansåg att statsmakterna måste gå in

med sådana stöd- och garantiåtaganden att sjöfartsnäringen kan genomföra nödvändiga investeringar för att långsiktigt säkra branschens utveckling. Staten måste se till att branschen inte vid en ny större nedgång i sjöfarkonjunkturen riskerar att drabbas av en utveckling liknande den under senare delen av 1970-talet, då alltför stora delar av den svenska handelsflottan måste säljas ut till i vissa fall priser långt under anskaffningsvärdet och dessutom ett stort antal sysselsättningstillfällen försvann för svenskt sjöfolk. Åtskilliga tidigare svenska fartyg kom under s. k. bekvämlighetsflagg.

Vi ansåg att ett statligt ägarengagemang i sjöfartsnäringen inte borde avvisas så kategoriskt som gjordes i propositionen och att åtgärder borde vidtas för att skapa möjligheter administrativt och praktiskt för sjöfart med statligt ägarengagemang. Våra förslag avlogs av den borgerliga riksdagsmajoriteten.

Vi ansåg att sjöfolkets fria resor är en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda och att kostnaderna för resorna är betydande främst för sådana rederier vilkas fartyg sällan eller aldrig anlöper svenska eller närliggande hamnar. Vi motsatte oss därför att i då rådande konjunkturläge avskaffa bidraget och därigenom försämra de berörda rederiernas konkurrensförmåga. I enlighet med vårt förslag beslutade riksdagen att bidraget skulle bibehållas.

I samband med behandlingen av propositionen om besparingar i statsverksamheten m. m. (prop. 1980/81: 20, TU 1980/81: 6, rskr 1980/81: 101) drev dock den borgerliga majoriteten igenom att bidraget skulle avvecklas under en tvåårsperiod.

Vi ansåg då och gör så fortfarande att starka skäl talar för en övergång till civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg. I den sjöfartspolitiska propositionen förordades en fortsatt militär bemanning. Ställningstagandet grundades på en beräkning av de ekonomiska konsekvenserna av en övergång till civil bemanning. Denna beräkning gav inte enligt vår uppfattning tillräckligt underlag för ställningstagande i frågan, och vi begärde därför att en övergång till civil bemanning snarast borde bli föremål för en allsidig utredning, varvid inte minst arbetsmarknads- och samhälls-ekonomiska aspekter borde beaktas. Våra förslag har avslagits av den borgerliga riksdagsmajoriteten.

Med tanke på att de sjöfartspolitiska besluten så nyligen har fattats av riksdagen återkommer vi inte nu med våra förslag som vi dock fortfarande anser skulle stärka den svenska sjöfartens ställning till gagn för såväl näringen som de anställda. Vi vill kraftigt understryka vikten av en hög handlingsberedskap för att situationen från senare delen av 1970-talet inte skall upprepa sig då handelsflottan minskade drastiskt eller med ca 40 % av bruttotonnaget.

Bl. a. följande frågor måste uppmärksammas:

- sjöfartens roll i den svenska trafikpolitiken.

- sjöfartens betydelse som exportnäring,
- rederiernas upplåningsbehov för att erforderliga investeringar skall kunna genomföras och kapitalkostnadernas betydelse för möjligheterna att driva sjöfart under svensk flagg.
- möjligheterna att driva sjöfart med statligt ägarengagemang.
- överlåtelserlagen, i syfte att den skall omfatta de utlandsengagemang som består i att fartyg både förvärvas och registreras utomlands.
- behovet av en övergripande hamnplanering, vilket bl. a. är en nödvändig förutsättning för att öka kustsjöfartens betydelse.

