

Motion till riksdagen

1988/89:T227

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Sjöfartspolitiken

Clipping-Shipping

Geschäftet med fartyg som insats har ökat i samma takt som den svenska handelsflottan minskat. I efterdyningarna till Salénkonkursen uppstod företag som håller igång många rederier utan att äga ett enda fartyg. Uppmuntrade av nyliberalismens ideologiska och politiska offensiv har de nya rederna kunnat handla med fartyg, som gällde det fastigheter eller frimärken.

Exemplet Argonaut visar hur ett antal statliga tankbåtar förvandlades till ett klipp i skandalklassen. Under några månader ökade den f.d. statliga egendom med över 100 miljoner i värde. Båtarna köptes för att säljas och en av de nya herrarna i clipping-shipping-sällskapet fick kapital till nya transaktioner. Mäklarfirmor blomstrar medan sjöfolket drabbats av mycket stor arbetslöshet.

Sjöfarten och handelsflottan

Av Sveriges utrikeshandel transporteras 67 %, räknat i ton, med lastfartyg (importfrakter 82 %, exportdito 53 %). Endast 15 % av importen samt 30 % av exporten fraktas under svensk flagg. Detta visar att vi för vår utrikeshandel är extremt beroende av utländska fartyg. Av dessa dominerar de som registrerats i Västtyskland.

Av den svenska handelsflottan återstår i dag bara ca 400 fartyg. Utöver dessa utnyttjar svenska redare 275 fartyg under främmande flagg, varav 165 är inhyrda från utlandet. Redareföreningens eget material bekräftar att läget för Sverige är katastrofalt ur beredskapssynpunkt. Situationen har kunnat förutses – trenden har varit på väg ner sedan 1975. När riksdagen 1980 beslutade att målet för sjöfartspolitiken skall vara att upprätthålla en betydande svensk handelsflotta var det bl.a. med hänvisning till dess betydelse vid ett eventuellt krisläge.

Utredning efter utredning har "redovisat tveksamheter till om detta behov kan tillgodoses" (Transportrådet 1988-11-14). Inte en enda statskontrollerad utredning har analyserat de verkliga orsakerna bakom handelsflottans utarmning. I riksdagen har endast vpk stått för uppfattningen att redarnas kortsiktiga vinstintressen inte går att förena med de uppsatta målen.

- Vpk hävdar att det behövs ett program och en långsiktig strategi för svensk sjöfart. Ett sådant sjöfartspolitiskt program skall i sin tur utgöra

en del av ett heltäckande industriellt utvecklingsprogram, som har till utgångspunkt att Sverige måste kunna fortsätta att hävda sin nationella suveränitet och människors rätt till meningsfulla jobb.

Mot. 1988/89
T227

Sveriges nationella suveränitet

Transportrådet (TPR) konstaterar i ovan nämnda rapport: "En stor del av de utländska fartyg som trafikerar Sverige är registrerade i länder som tillhör NATO. Inom NATO avses en sjöfartspool (NATO shipping pool) tillämpas i ett skärpt krisläge. Det innebär att allt modernt tonnage som är registrerat i medlemsländerna och vars bruttodräktighet är större än 1 600 läggs under NATO-kommandots kontroll. Dess fartyg kommer under krigsfara och krig att användas för ur NATO:s synvinkel viktiga militära och civila transporter."

Efter ovanstående alarmerande upplysning gör TPR fortsättningsvis en rangordnad lista av svenskägda fartygs registreringsförhållanden – sett ur beredskapssynpunkt:

1. Fartyg registrerade i svenskt skeppsregister
2. Fartyg seglande under internationaliseringsavtalet, registrerade i öppna register
3. Fartyg med svensk befäl, registrerade i öppna register
4. Fartyg med utländsk besättning, registrerade i öppet register
5. Fartyg registrerade i annat slutet register än svenskt skeppsregister

(TPR använder denna definition för ett öppet register: Detta betyder att det inte finns krav på att rederiet skall ha driftskontor eller representation i flagglandet. Det finns inte heller några restriktioner för besättningens nationstillhörighet. Till ett öppet register är det i princip bara att anmäla när registrering önskas. Ett utträde ur registret kan ordnas på ett dygn genom att helt enkelt anmäla utträde.)

TPR tar NIS, det norska internationella skeppsregistret, till utgångspunkt för ett förslag till åtgärder i Sverige. Det fungerar i princip som ett öppet register. För NIS gäller att "inga nationalitetskrav ställs på besättning eller avtalsslutande organisation. De norska sjöfackliga organisationerna är alltså inte garanterade förhandlingsrätten ombord på NIS-fartyg. Lönekostnaderna kan därför bli betydligt lägre än för ett fartyg i det traditionella norska fartygsregistret... För att underlätta en omregistrering... till NIS har sjömanslagen ändrats så att besättningen kan sägas upp vid en dylik omregistrering. För Norge innebär NIS att nedgången av den norska handelsflottan kan bromsas."

Efter ovanstående redarharmoniserade signaler från TPR presenteras så en mer fullständig blåkopia på det svenska redarkapitalets samtliga krav på regering och riksdag. Men det primära för TPR är inrättandet av ett svenskt internationellt skeppsregister. På fullt allvar menar alltså det statliga transportrådet att Sveriges beredskap skall höjas genom att göra sjöfarten laglös ur arbetsrättssynpunkt!

Vpk anser fortfarande att konkurrenskraften gentemot den omfattande utflaggnings måste mötas med mer genomgripande förändringar än de regering och riksdag åstadkommit hittills. Vi tror på möjligheten av ett samhällsägt rederibolag, med en offensiv inriktning till skillnad från Zenits tidigare agerande.

- Vpk kräver att regering och riksdag med skärpa tar avstånd från redar-kapitalets krav på ett öppet register. Vi kräver dessutom att regeringen klarlägger bakgrunden till att TPR i strid med riksdagens nyligen antagna betänkande prioriterar en åtgärd som skulle upphäva sjöfolkets arbetsrättsregler; vpk kräver att Transportrådet avskaffas.
- Vpk föreslår att förberedelser görs med inriktning på bildande av ett samhällsägt rederibolag.

FoU på sjöfartsområdet

Forskning och utveckling (Fou) med ensidig inriktning på sjöfartsteknologi är otillräcklig. Forskningen bör enligt vpk utgå från en helhetssyn på transportekonomi, där olika transportsystem bedöms ur ett samhällsekonomiskt perspektiv, ur energi- och miljösynpunkt samt med hänsyn till regionala behov och total samhällsnytta. Detta innebär även forskning om ändrad inriktning på produktionen av nuvarande flotta.

- Vpk föreslår breddade FoU-satsningar på sjöfartsområdet

Sjö- och fartygssäkerheten

Här vill vi framför allt hänvisa till vpk-motionen som inlämnades i sam-lutning till regeringens förslag om en ny fartygssäkerhetslag (1987/88:T1, vpk). Vpk argumenterar där för att Sveriges suveränitet måste omfatta även egen rätt till en lagstiftning som garanterar medborgarnas livskvalitet i arbete och på fritid. I det här fallet betyder det att förhållandena i andra "traditionella sjöfationsnationer" (regeringsförslaget) inte får avgöra hur den svenska lagstiftningen på området skall utformas.

I konsekvens med ovanstående anser vi att svensk arbetsmiljölagstiftning skall gälla på svenskägda fartyg, även om de hyrs ut till utländska redare. Vpk anser att alla risker för konjunkturpassad sjösäkerhet måste undan-röjas, vilket betyder en skärpning av lagen i detta stycke. Vi anser att beslut om minimibesättning skall kunna överklagas hos regeringen, så som tidigare var fallet.

Resurserna för sjöräddning och kustbevakning måste utökas och sam-ordnas bättre än vad som sker i dag. En effektivare organisation skulle kunna uppnås genom en organisation liknande den amerikanska Coast Guard, dock utan motsvarande militär uppbyggnad. En sådan måste få omfattande befogenheter till fartygsinspektion och kontroll av sjösäker-heten samt för kontroll av det fiffelflaggade tonnage, som gör våra kuster och farvatten osäkra. Vpk anser att staten skall stå för kostnaderna.

Vpk anser att såväl säkerhet ombord som utbildningsinsatser för detta

ändamål är nödvändiga satsningar. Ett minimikrav skall vara att samtliga ombordanställda ges utbildning i brandskydd och säkerhetstjänst. På fartygen krävs en brand- och säkerhetsjourstyrka. Ökade insatser behövs dessutom för att höja säkerheten i samband med farliga laster. Staten skall bekosta även dessa insatser. En svensk variant av Coast Guard kan sköta material- och säkerhetsinspektioner samt kontroll av besättningarnas utbildning och behörighet.

- Vpk föreslår att regeringen ges i uppdrag att utreda ovanstående förslag till förändringar av lagstiftning och säkerhet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett program och en långsiktig strategi för svensk sjöfart,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett öppet register ej är förenligt med svensk sjöfartspolitik,
3. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet får i uppdrag att redovisa varför man ej följt riksdagens beslut,
4. att riksdagen beslutar att transportrådet avskaffas,
5. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att bilda ett samhällsägt rederibolag,
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vikten av att i ett brett perspektiv satsa på forskning och utveckling inom sjöfartsområdet,
7. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att utöka och samordna resurserna för sjöräddning och kustbevakning i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1989

Lars Werner (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Hans Petersson (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Mot. 1988/89
T227