

Regeringens proposition

1986/87: 29

om fortsatt giltighet av lagen (1977: 494) om
tillstånd till överlåtelse av fartyg



Prop.
1986/87: 29

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i
bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 9 oktober 1986.

På regeringens vägnar

Ingvar Carlsson

Sven Hulterström

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg ges
fortsatt giltighet till utgången av år 1989.

Förslag till

Prop. 1986/87: 29

Lag om fortsatt giltighet av lagen (1977: 494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg

Härigenom föreskrivs att lagen (1977: 494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, som gäller till utgången av år 1986¹, skall fortsätta att gälla till utgången av år 1989.

¹ Lagens giltighetstid senast förlängd 1983: 1013.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 9 oktober 1986

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Lundkvist, Sigurdson, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Hellström, Wickbom, Johansson, Hulterström, Lindqvist

Föredragande: statsrådet Hulterström

Proposition om fortsatt giltighet av lagen (1977: 494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg

1 Inledning

Enligt lagen (1977: 494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, den s. k. flagglagen, som trädde i kraft den 28 juni 1977, gäller att ett svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Vid prövningen av tillståndsfrågan skall särskilt beaktas hur överlåtelsen påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall inte lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

Enligt förordningen (1977: 495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall tillståndsfrågan prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Bedöms ärendet ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd skall enligt förordningen kommerskollegium med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning. Detsamma gäller om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till ansökningen eller om ärendet gäller fartyg som på visst sätt erhållit statligt stöd.

Bakgrunden till lagstiftningen finns redovisad i prop. 1976/77: 146 om vissa sjöfartsfrågor.

Lagen gällde ursprungligen till utgången av juni 1978. Den har emellertid förlängts vid ett flertal tillfällen, först t. o. m. juni 1979 (prop. 1977/78: 166, TU 25, rskr. 333), därefter t. o. m. juni 1980 (prop. 1978/79: 116, TU 20, rskr. 276), därefter t. o. m. december 1983 (prop. 1979/80: 166, TU 30, rskr. 412) och slutligen t. o. m. december 1986 (prop. 1983/84: 25 bil. 3, TU 9, rskr. 78).

I samband med den första förlängningen redovisades i prop. 1977/78: 166 erfarenheterna av lagens tillämpning från dess ikraftträdande den 28 juni 1977 t. o. m. utgången av första kvartalet 1978. Därvid anfördes att flaggfrågan inte fick ses isolerad utan måste sättas in i sitt sjöfartspolitiska

sammanhang. Det ankom på den sjöfartspolitiska utredningen (K 1977: 05) att klarlägga sjöfartens samhällsekonomiska betydelse, framtida verksamhet och konkurrensförmåga. I propositionen förordades därför att lagen skulle gälla i avvaktan på utredningens förslag. Vidare framhölls att frågan om uthyrning av obemannat fartyg, s. k. bare-boat charter, låg utflaggningsfrågan nära och att lagstiftningen om sådan uthyrning var föremål för översyn inom kommunikationsdepartementet.

Då lagen år 1979 gavs fortsatt giltighet konstaterades i prop. 1978/79: 116 att sjöfartspolitiska utredningen inte hade slutfört sitt arbete. Föredragande statsrådet uttalade att en permanent lagstiftning fick utformas mot bakgrund av ett sjöfartspolitiskt program. I det sammanhanget borde också frågan om s. k. bare-boat charter komma upp till behandling. En inom kommunikationsdepartementet utarbetad promemoria om denna form för befaktning (Ds K 1978: 8) hade då remissbehandlats.

Då det år 1980 ånyo var aktuellt att ta ställning till en fortsatt förlängning av flagglagen framhölls bl. a. att lagen och den samrådsordning som gäller vid tillämpningen av denna hade fungerat tillfredsställande. Även om föredraganden gjorde bedömningen att lagen visat sig vara verkningslös som medel att bevara en svenskflaggad flotta av större tonnage ansåg han att den hade varit en avgörande förutsättning för insyn i svenska rederiers försäljningar till utlandet och det svenska fartygsbeståndet. Denna insyn krävdes för att kunna hävda de nationella intressena av att tillgodose dels svenska transportbehov med fartyg under svensk flagg, dels vad som är av betydelse av beredskapsskäl vid en avspärning eller i annan kris för det svenska folkhushållet.

Då lagen år 1983 gavs fortsatt giltighet t. o. m. december 1986 uttalade föredragande statsrådet i prop. 1983/84: 25 bil. 3 att, såsom angetts av hans företrädare i prop. 1981/82: 217 om vissa sjöfartsfrågor, det fanns skäl att överväga om inte bedömningen av frågor om direktinvestering, i form av försäljning av fartyg till utländskt dotterbolag, borde överensstämma med den prövning som förekommer i frågor om svenskt rederiföretags valutautförsel för direktinvestering i utlandet, t. ex. för inköp i utlandet av fartyg till det utländska dotterbolaget. – Valutakommittén (E 1977: 03) som bl. a. hade i uppdrag att pröva kriterierna vid direktinvesteringar i utlandet hade under hand meddelat att man räknade med att avge slutbetänkande under våren 1984. I slutbetänkandet skulle de här aktualiserade frågorna behandlas. – Föredragande statsrådet ansåg därför att giltighetstiden för flagglagen borde förlängas så att en gemensam bedömning av de båda investeringstyperna kunde göras. Lagen borde därför gälla i ytterligare tre år eller till och med utgången av år 1986.

Valutakommittén avgav den 8 november 1985 sitt slutbetänkande (SOU 1985: 52) Översyn av valutaregleringen. Betänkandet har remissbehandlats och övervägs för närvarande inom finansdepartementet.

2 Föredragandens överväganden

Redan år 1978 då flagglagen för första gången gavs fortsatt giltighet fastslogs att frågan om s. k. bare-boat charter låg utflaggningsfrågan nära. Den inom kommunikationsdepartementet utarbetade promemorian om denna form av uthyrning (Ds K 1978: 8) ledde inte till någon lagstiftning. Min företrädare uttalade i prop. 1983/84: 1 om mönstring av sjömän att frågan borde utredas i ett större sammanhang. Regeringen tillsatte också den 21 februari 1985 en särskild utredare med uppdrag att utreda frågor med anknytning till bare-boat charter över gränserna. Utredningen (K 1985: 01) antog namnet skeppslegoutredningen. I direktiven (Dir 1985: 5) framhölls det nära sambandet mellan frågan om uthyrning och frågan om överlåtelse av fartyg till utlänning. Bland annat uttalades att det inte är godtagbart att avtal om uthyrning av fartyg till utlänning sluts för att kringgå bestämmelserna om tillstånd i flagglagen. Skeppslegoutredningen skall ta ställning till bl. a. om bare-boat charter till utlänning skall kräva tillstånd. Det är således möjligt att utredningen föreslår en gemensam lösning av tillståndsfrågan vid upplåtelse och överlåtelse av fartyg till utlänning.

Utredningen räknar med att avge sitt betänkande under våren 1987. Betänkandet skall därefter, efter sedvanlig remissbehandling, beredas i kommunikationsdepartementet innan proposition kan beslutas. I avvaktan på resultatet av det arbetet anser jag att flagglagen bör ges fortsatt giltighet till utgången av år 1989. Detta hindrar naturligtvis inte att frågan om en ändrad lagstiftning kan tas upp tidigare.

Det framlagda lagförslaget är av så enkel beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

3 Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu har anfört hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen

att anta ett inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977: 494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg.

4 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att anta det förslag som föredraganden har lagt fram.

