

## Regeringens proposition

1978/79:116

om vissa sjöfartsfrågor;

beslutad den 1 mars 1979.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har upptagits i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

OLA ULLSTEN

ANITHA BONDESTAM

### Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen läggs fram vissa förslag, som delvis grundas på en av sjöfartspolitiska utredningen i februari 1979 överlämnad promemoria.

Våren 1977 beslutade riksdagen om ett särskilt tidsbegränsat likviditetsstöd till svenska rederiföretag i form av statliga kreditgarantier på 500 milj. kr., som kunde beviljas till den 30 juni 1978. Riksdagen beslutade våren 1978 om förlängning av detta stöd till den 30 juni 1979. I förevarande proposition föreslås att det belopp för statliga kreditgarantier som är oförbrukat den 1 juli 1979 får användas även under nästa budgetår på oförändrade villkor.

Vidare föreslås att lånefonden för den mindre skeppsfarten får ett medelstillskott om 15 milj. kr. Till bidrag till sjöfolkets fria resor föreslås utgå 18 milj. kr. Lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg föreslås fortsätta att gälla till utgången av juni 1980.

I propositionen redovisas också vissa synpunkter på den senaste tidens utveckling inom sjöfarten och det internationella sjöfartspolitiska läget.

Ett sjöfartspolitiskt program aviseras till hösten 1979.

**Förslag till**

**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 juni 1979, skall äga fortsatt giltighet till utgången av juni 1980.

---

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1979.

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET Utdrag  
PROTOKOLL  
vid regeringssammanträde  
1979-03-01

**Närvarande:** statsministern Ullsten, ordförande, och statsråden Sven Romanus, Mundebo, Wikström, Friggebo, Wirtén, Huss, Rodhe, Wahlberg, Hansson, Enlund, Lindahl, Winther, De Geer, Blix, Cars, Gabriel Romanus, Tham, Bondestam

**Föredragande:** statsrådet Bondestam

## Proposition om vissa sjöfartsfrågor

---

### 1 Inledning

Den sjöfartspolitiska utredning som hade anmälts i prop. 1976/77:146 tillsattes i juni 1977. Utredare är direktören Sven Gerentz. Han biträds av tio sakkunniga, varav åtta representanter för redarnas och de ombordanställdas organisationer. Av direktiven framgår bl. a. att utredaren bör söka klarlägga den svenska sjöfartsnäringens samhällsekonomiska betydelse. Utgångspunkter är därvid bedömningar av världssjöfartens sannolika utveckling och den svenska sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft. Utredaren bör presentera olika alternativ vad gäller omfattning och inriktning av den svenska rederinäringen som underlag för överväganden och förslag om ett sjöfartspolitiskt program. Som delar i detta ingår en bedömning av den framtida relationen mellan verksamhet i tredjelandstrafik och trafik för svenska transportbehov. Utredaren bör därför särskilt studera den transoceaniska linjetrafiken samt färje- och annan trafik i närtrafikområdet. Också den mindre skeppsfarten bör bli föremål för särskilda överväganden. Utredaren bör också uppmärksamma förutsättningarna för nya sjötransportlösningar av teknisk och annan karaktär.

I utredningsuppdraget ingår vidare att göra en helhetsbedömning av utflagningsfrågan och då inte enbart överföring av svenska fartyg till utlandet utan också andra åtgärder med liknande syfte. Utredaren bör arbeta skyndsamt och i den utsträckning som detta är lämpligt etappvis redovisa resultatet av sitt arbete.

Utredningen överlämnade den 6 februari 1979 en promemoria (Ds K 1979:2) med vissa förslag från utredningen. I denna anges utredningens arbetsläge och olika preliminära bedömningar jämte de förslag som utred-

ningen anser att riksdagen bör ta ställning till redan våren 1979. Utredningen avser att avge betänkande under hösten 1979. Detta skall omfatta bl. a. förslag till ett sjöfartspolitiskt program och ny lagstiftning om överlåtelse av fartyg.

## 2 Allmänt om sjöfartspolitiska utredningens promemoria

### 2.1 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningens promemoria redovisar utvecklingen under senare tid av den internationella sjöfarten och av den svenska sjöfarten. Vidare redogörs bl. a. för svenska intressen i fartyg under utländsk flagg, svenska rederiers verksamhet med tidsbefraktande utländska fartyg och en internationell jämförelse av bemanningskostnaderna. Två enkätstudier om rederiernas företagsekonomiska läge redovisar prognoser fram till år 1981. Även om läget är ansträngt för vissa rederier är – bl. a. som följd av de åtgärder från statens sida som vidtagits de senaste åren – de i stånd att den närmaste framtiden bemästra likviditet och soliditet.

De av utredningen framförda förslagen innebär att per den 1 juli 1979 inte utnyttjad del av ramen för de statliga kreditgarantierna får föras i ny räkning och stå till förfogande på ungefär oförändrade villkor under budgetåren 1979/80 och 1980/81. Garantier bör enligt utredningen framdeles få tas i anspråk också för att fylla brister i säkerheten för lån som har lämnats från Svenska skeppshypotekskassan, Skeppsfartens sekundärlånekassa och Lånefonden för den mindre skeppsfarten.

Förslagen om det fortsatta utnyttjandet av kreditgarantierna tillsammans med de i enlighet med rederikommissions förslag redan fattade besluten om visst ekonomiskt stöd till Broströms Rederi AB och Saléninvest AB bör enligt utredningen innebära att behandlingen av den svenska rederinäringens likviditets- och överlevnadsproblem kan anses avslutad för utredningens del.

Förslagen i övrigt är – framhåller utredningen – av mera kortsiktig natur och så avvägda att de valda lösningarna går att anpassa till bl. a. det sjöfartspolitiska program som utredningen avser att redovisa i sitt betänkande. Utredningen föreslår att nuvarande tillfälliga lag om överlåtelse av fartyg förlängs att gälla under budgetåret 1979/80. Möjligheterna att flagga ut svenska fartyg förutsätts sålunda förbli mycket begränsade under budgetåret och därmed möjligheterna att denna väg förbättra rederiernas lönsamhet. Mot bl. a. denna bakgrund föreslår utredningen vissa tillfälliga åtgärder i syfte att förbättra sjöfartsnäringens konkurrensförmåga och därigenom stimulera den svaga investeringsvilja som f. n. kännetecknar näringen. Utredningens förslag innebär att svenska rederier beskattningsåret 1980 som driftbidrag får överföra viss andel av innehållen sjömanskatt, totalt ca 100 milj. kr. till skattepliktigt intäkt av rederirörelse. Statsbidrag till sjöfolkets fria resor bör

utgå också under budgetåret 1979/80. Anslaget bör därvid höjas från 18 till 20 milj. kr. och bidragsandelen till 50 procent av de totala resekostnaderna.

I promemorian lämnas också vissa synpunkter på den internationella sjöfartspolitikerna och Sveriges agerande i olika nu aktuella frågor. Utredningen anför vissa synpunkter på rederiengagemanget hos svenska varv. Bl. a. med hänsyn till sysselsättningsläget betonar utredningen angelägenheten av att de varvsägda fartygen seglar under svensk flagg så långt detta är möjligt.

## 2.2 Föredragandens allmänna överväganden

I prop. 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor föreslogs – i avvaktan på resultatet av sjöfartspolitiska utredningens arbete – vissa åtgärder under budgetåret 1978/79. Föredragande departementschefen bör därmed ha räknat med att förslag från utredningen skulle komma i sådan tid att – efter sedvanlig remissbehandling – förslag kunde läggas till riksdagen våren 1979. Sjöfartspolitiska utredningens arbete har emellertid inte gått att inordna i en sådan tidsplan. För att hålla sig inom tidsramen för en proposition våren 1979 har utredningen som nämnts samlat vissa förslag till en promemoria som överlämnades i februari 1979. Utredningen har bl. a. föreslagit ett driftbidrag på ca 100 milj. kr. till svenska rederier. Detta bidrag skulle utgå under ett år – 1980 – och på visst sätt knyts till innehållen sjömansskatt. Syftet med detta förslag är att förbättra de svenska rederiernas konkurrensförmåga och öka investeringsviljan.

Inledningsvis vill jag uttala att sjöfarten utgör en väsentlig del av svenskt näringsliv. Den tillför landet betydande valutainkomster, inkomster som huvudsakligen härrör från trafik mellan utländska hamnar. Även om de svenska fartygens andel av trafiken på Sverige är förhållandevis ringa svarar svenska redare här för åtskilliga tekniskt avancerade sjötransportlösningar och främjar därmed allmänt näringslivets internationella konkurrenskraft. Direkt och indirekt skapar sjöfarten ett stort antal arbetstillfällen.

Svensk rederiverksamhet har drabbats hårt av den djupa och långvariga sjöfartskrisen. Den omfattande satsningen i början av 1970-talet på stora tank- och andra masslastfartyg har som fraktmarknaden kommit att gestalta sig blivit en svår belastning. Åtskilliga av masslastfartygen har den senaste tiden – ofta med förlust – fått säljas till utlandet. Samtidigt har emellertid utbyggnaden av det mera specialiserade tonnaget fortsatt. Genom den omläggning som nu pågår bör Sverige få en handelsflotta som bättre svarar mot näringsens långsiktiga konkurrensförutsättningar. Det gäller nu att ta tillvara de tekniska och kommersiella färdigheter som byggts upp inom sjöfarten med tillgångar i form av modernt tonnage och yrkesskicklighet hos ombord- och landanställda.

Staten har visat beredvillighet att övergångsvis stödja rederinärningen. De hittills vidtagna åtgärderna har närmast syftat till att upprätthålla handlings-

friheten i avvaktan på mera långfristiga bedömningar av näringsens möjligheter. Det gäller såväl systemet med kreditgarantier med syfte att tillfälligt stärka branschens likviditet som de företagsinriktade stödåtgärderna för två av landets största rederiföretag. Sjöfartspolitiska utredningens uppgift är att utforma förslag till åtgärder på längre sikt. Utredningen skall sålunda bl. a. mot bakgrund av bedömningar av utvecklingen inom den internationella sjöfarten och den svenska rederinäringens internationella konkurrenskraft utarbeta alternativ för ett sjöfartspolitiskt program. Det har emellertid inte varit tidsmässigt möjligt för utredningen att sätta in sina nyligen avlämnade förslag i ett sådant sammanhang. Utredningens mera kostnadskrävande förslag, alltså det tillfälliga driftbidraget och dettas konstruktion, har inte heller på den korta tid som stått till buds kunnat prövas så ingående i regeringskansliet som är nödvändigt.

Det torde råda enighet om att problemen kring det svenska näringslivets internationella konkurrenskraft i första hand bör lösas genom en allmän kostnadsanpassning. En fortsatt välståndsutveckling bygger på den specialisering som det internationella utbytet av varor och tjänster ger möjlighet till. Detta gäller även för sjöfarten. Jag är emellertid medveten om de ekonomiska svårigheter som en stor del av rederinäringen har kommit i och som, trots en i många avseenden god prognos, näringen inte själv kan bemästra. För att underlätta en fortsatt anpassning med syfte att återställa näringens långsiktiga bärkraft kan stödåtgärder behövas övergångsvis.

Utredningen har avsett att det föreslagna driftbidraget skulle gälla under ett år, år 1980. Jag anser att ett förslag som detta måste – även om det har betecknats som kortfristigt – ses i ett vidare sjöfartspolitiskt sammanhang än som utredningen har redovisat i sin promemoria. Även rederinäringen själv behöver snarast en grund för en långsiktig planering. En fråga som i sammanhanget ytterligare bör belysas är samspelet mellan samhällets rederi- och varvspolitik.

Jag räknar med att efter sommaren ha tillgång till förslag till sjöfartspolitiskt program. Därefter bör åtgärder kunna föreslås riksdagen hösten 1979 med verkan fr. o. m. år 1980.

Av skäl som jag nu har redovisat kommer jag i det följande inte närmare att behandla det av utredningen framlagda förslaget om ett driftbidrag för år 1980. Jag tar inte heller nu upp de synpunkter som utredningen har lagt på rederiengagemanget hos svenska varv. I denna fråga hänvisar jag till prop. 1978/79:49 om vissa varvsfrågor och riksdagens behandling av denna (NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115). Jag vill i detta sammanhang framhålla att jag erfarit att vissa förhandlingar nu pågår mellan svenska rederier och Svenska Varv AB om driften m. m. av varvskontrollerade fartyg.

Jag inskränker mig sålunda till att, efter att ha gett en kort översikt av utvecklingen inom sjöfarten, i avsnitt 4–8 behandla vissa internationella sjöfartsfrågor, frågorna om kreditgarantier, lånefonden för den mindre skeppsfarten, bidrag till sjöfolkets fria resor samt förlängning av den s. k.

flagglagen. Under varje avsnitt redogör jag för sjöfartspolitiska utredningens förslag och mina överväganden på grundval av bl. a. dessa förslag. I avsnitt 9 tar jag slutligen upp vissa bemanningsfrågor.

### 3 Utvecklingen inom sjöfarten

Den internationella sjöfartskrisen är nu inne på sitt femte år. Orsaken till krisen är bl. a. för stora leveranser under flera år av nya fartyg, främst av stora tankfartyg. Dessutom har genom de från år 1973 flerfaldigade oljepriserna och en följande djup och långvarig lågkonjunktur skett ett avbrott i en under flera år snabb ökning av tonnageefterfrågan. Tonnageöverskottet har spritt sig till torrbulkfarten och också åtskilliga andra marknadsavsnitt.

I prop. 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor anförde föredragande departementschefen att utsikterna för sjöfarten inte heller för år 1978 tedde sig goda. Visserligen kunde tanktonnaget genom ökade skrotningar och starkt neddragna leveranser av nybyggen väntas hålla sig i stort sett oförändrat under året. För torrbulktonnaget hade man emellertid att räkna med ett betydande tonnagetillskott under också detta år. Godsvolymen för såväl oljor som annat massgods torde knappast öka nämnvärt under året. Tonnageöverskotten kunde därför knappast antas minska och masslastfrakterna därför fortsätta att ligga lågt. Konjunkturförväntningarna talade knappast för förbättringar inom andra marknader. Tvärtom kunde tonnageöverskotten sprida sig med åtföljande fraktsänkningar.

Främst masslastmarknaden kom att under år 1978 utveckla sig mera positivt än det fanns anledning att räkna med vid årets början. Detta berodde på i första hand utvecklingen under andra halvåret. Räknat på helårsbas sjönk tonnageefterfrågan. Mätt i transportarbete torde den ha gått ned med ett par procent jämfört med år 1977. Minskningen gällde såväl råolja och oljeprodukter som järnmalm och kol. Enbart för spannmålen höll sig transportarbetet uppe. Skeppningarna var emellertid ojämnt fördelade under året. Första kvartalet låg de genomgående lågt. Den uppgång som skedde under andra kvartalet gällde huvudsakligen spannmålstransporter som kom att styra fraktutvecklingen på torrbulksidan. Olika störningar i det amerikanska lastutbudet hade då neutraliserats med ökade skeppningar som följd. Från augusti ökade mera allmänt tonnageefterfrågan. Kapacitetsreserven i form av fartnedsättningar, uppläggningar m. m. sjönk och frakterna steg till nivåer som inte förekommit de senaste åren. Detta gällde både oljor och torrbulk-gods. Sin högsta nivå nådde frakterna kring månadsskiftet november/december.

Tankfrakterna hade under första halvåret pressats så djupt att de inte gav utrymme för mycket mer än bunker- och hamnkostnader. Följden blev ökade uppläggningar. Kring halvårsskiftet hade det lastningsberedda obefraktade tonnaget i Arabiska viken tagits i anspråk med den pristryckande effekt detta utövat. Befraktarna tvingades höja sina bud för att få tillgång till tonnage.

Angelägenheten att kompensera den nedgång av lagren som skett under första halvåret tillsammans med förväntade ökning av råoljepriset från årsskiftet medförde en stegrad efterfrågan. Härtill kom att ett antal stora japanska tankfartyg togs ur marknaden för att användas som lager. Som en ytterligare pådrivande faktor utvecklade sig den inrikespolitiska oron i Iran med de verkningar denna kunde få för energiförsörjningen i importländerna. Frakterna steg successivt och i slutet av november gjordes för tankfartyg i 200 000 tons klassen, s. k. VLCC (very large crude carriers), enstaka avslut som låg ca tre gånger så högt som genomsnittet för första halvåret. Bristande lasttillgång förde därefter med sig ett omslag och vid årsskiftet hade frakterna ungefär halverats. För de större fartygen har de fortsatt att sjunka under början av år 1979.

De frakter som noterades under ett par månader gav för åtskilliga fartyg ett betydande bidrag till kapitalkostnaderna. De avsåg dock enbart en eller i undantagsfall två resor. Som följd av de mycket låga frakterna under första halvåret blev det genomsnittliga utbytet under år 1978 för tankfarten fortfarande dåligt. Härtill bidrog en försämrade dollarkurs.

Fraktökningarna inom torrbulkmarknaden fick större genomslagskraft. Utfallet blev i genomsnitt betydligt bättre än under åren 1976 och 1977 trots den fortsatta svaga stålkonjunkturen med den inverkan denna hade på skeppningarna av järnmalm och kol. Fraktökningarna gällde i huvudsak de stora fartygen, dvs. enheter i panamaxklassen, ca 50 000–80 000 dödvikts-ton, och än större enheter. Till förbättringen bidrog att under hösten en ökad del av det kombinerade tank- och torrlasttonnaget gick över till att transportera råolja.

Medan transportarbetet för masslastgods minskade något under året steg det för de mera förädlade varorna, parti- och styckegodset, med 5 å 6 % jämfört med år 1977. Den ökade svenska exporten påverkade positivt godsunderlaget för de på Sverige baserade fjärr- och närlinjerna. Den låga importen gjorde dock att ökningen av fraktintäkterna hölls nere. De kombinerade passagerar- och lastfärjorna fick ett förhållandevis gott år. I övrigt präglades ro/ro-marknaden av ett fortsatt växande tonnageöverskott. I fråga om den mindre skeppsfarten blev fraktuppgången under hösten föga markerad för torrlastfartygens del medan småtankfartygen kunde uppnå betydligt ökade frakter. Av de för svenska rederier betydelsefulla specialfarterna kan nämnas att kyltransporterna också under år 1978 gav ett gott utbyte medan det till följd av minskat lastutbud och åtskilliga nybyggen försämrades för biltransporterna. Beräkningarna av sjöfartsnettot m. m. tyder på att totalt sett den svenska rederinäringen inte obetydligt förbättrade sitt förtjänstläge jämfört med år 1977.

De låga frakterna förde under första halvåret med sig en fortsatt press nedåt på andrahandsvärdena för också moderna masslastfartyg. Priserna reagerade dock starkt på de höjda frakterna och vid slutet av år 1978 låg de oftast betydligt högre än vid årets början. Uppgången gick som längst i fråga om de

storbäriga torrbulkfartygen inberäknat de kombinerade tank- och torrlastfartygen. I vissa fall fördubblades nära nog priserna under andra halvåret även om de långt ifrån knöt an till fartygens nybyggnadsvärden.

Den svenska masslastflottan minskade avsevärt under år 1978. Nedgången gick längst för de kombinerade fartygen. Tonnaget gick ned med över 60 % till knappt 0,7 milj. dödviktston. Också torrbulksflottan krympte betydligt främst genom försäljning av ett antal panamaxfartyg. Tankflottan höll sig tonnagemässigt något så när uppe trots försäljning av bl. a. ett par enheter i 300 000 tons klassen. Skälet var att handelsflottan tillfördes sitt ojämförligt största fartyg, en enhet om nära 500 000 ton dödvikt. Totalt minskade masslastflottan med 2,4 milj. dödviktston till 7,8 milj. ton. De flesta försäljningarna skedde innan andrahandsvärdena gått upp mera påtagligt.

Nyttillskotten under året bestod huvudsakligen av specialiserade enheter, bl. a. ett antal ro/ro-fartyg för fjärrlinjefarten. Vid årets slut uppgick tonnaget till sammanlagt 9,2 milj. dödviktston. Minskningen under året utgjorde 2,4 milj. ton eller 20 %. Antalet fartyg gick ned med ett trettital enheter. Redan gjorda försäljningar tyder på att masslastflottan under år 1979 kommer att minska med ytterligare åtminstone 1,5 milj. dödviktston. Också årets nyleveranser kommer att i huvudsak röra sig om ro/ro-enheter för olika fartområden. På ett par år har den svenska handelsflottan därigenom genomgått en omfattande strukturförändring.

Utsikterna för fraktmarknaden under år 1979 är svåra att i dag få ett grepp om. En slutsats av fraktuppgången under hösten 1978 är att beräkningarna om föreliggande tonnageöverskott förefaller överdrivna. Den framräknade kapacitetsreserven i form av fartnedsättningar, dellaster m. m. står till betydande del kvar även under perioder med hävdade frakter. Upplägningarna avser till betydande del tonnage som aldrig beräknas komma i trafik. Klart positivt är att masslastflottan har slutat att växa. Tanktonnaget t. o. m. minskade med någon procent under år 1978. Minskningen bör vid upprätthållen skrotningnivå fortsätta under år 1979 samtidigt som nettotillskottet till torrbulkflottan blir ringa.

Osäkerheten i utvecklingen under år 1979 gäller lastutbudet. De ökade volymerna under andra halvåret 1978 kan knappast hänföras till en konjunkturförbättring. Situationen i Iran gör det osäkert vilken omfattning oljeutlastningen därifrån kan få. Även om skeppningarna ökar från andra oljeländer finns knappast förutsättningar för ett totalt höjt lastutbud. Tvärtom kan inte uteslutas att utvecklingen blir den motsatta med de konsekvenser detta kan få för också världsekonomin i stort och därmed för sjötransporterna.

Genom den strukturförändring som skett inom den svenska handelsflottan har utfallet inom masslastfarten fått klart minskad betydelse för den svenska rederinäringen. Den konjunkturförbättring som räknats med för åtskilliga länder under år 1979 borde positivt påverka lastutbud och frakter inom linjefarten och vissa specialfarter. Enbart om oljeförsörjningen går att

upprätthålla lär emellertid konjunkturförbättringarna realiseras.

Perspektiven på längre sikt är minst lika svårbedömda. En avgörande fråga är givetvis oljeförsörjningen. En annan är den fortfarande klart överdimensionerade varvskapaciteten. Med de stöd som i många länder utgår till varv och redare är det en påtaglig risk för att tonnageöverskotten sprids till praktiskt taget alla sjöfartssektorer med de risker detta kan medföra för en på företagsekonomiska grunder upprätthållen rederiverksamhet. Härtill bidrar också de sjöfartsprotektionistiska strävandena i olika länder och ländergrupper, en fråga som jag återkommer till i det följande.

## 4 Det internationella sjöfartspolitiska läget

### 4.1 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningen har studerat utvecklingen inom den internationella sjöfartspolitiken alltsedan OECD:s liberaliseringskod antogs år 1961 och principen om fri och rättvis konkurrens fastslogs. Utredningen avser att i sitt kommande betänkande behandla de huvudproblem som möter svensk sjöfart internationellt. Bland dessa problemområden kan särskilt nämnas FN:s linjekonferenskod, UNCTAD-sekretariatets förslag till riktlinjer för att öka u-ländernas konkurrenskraft i masslasttrafiken, USA:s antitrustpolitik, öststaternas konkurrens samt det bekvämlighetsflaggade tonnaget.

Den internationella sjöfartspolitiken befinner sig enligt utredningen i en process som otvetydigt syftar till att omgestalta världssjöfartens handlingsmönster. Vedertagna principer håller på att omvärderas. Nya intressegrupper har trätt fram och ställt krav på ökat inflytande och deltagande vid utformningen och tillämpningen av denna politik. Gränsen mellan renodlade handels- och sjöfartsintressen och allmänpolitiska överväganden är därvid ofta suddig.

Utredningen framhåller att koncentrationen hittills av den sjöfartspolitiska diskussionen till linjesjöfarten inte innebär att tank- och annan masslastsjöfart kan förväntas bli oberörd och hänvisar därvid till nationalistiska tongångar i USA och i vissa u-länder och till aktiviteten inom UNCTAD:s sekretariat inför UNCTAD-konferensen i år.

Utredningen avvaktar bl. a. de avgörande ställningstaganden som kan ske i andra stater beträffande linjekonferenskoderna. I avvaktan härpå anser utredningen att Sverige bör fortsätta sitt odogmatiska försvar för den fria sjöfarten. Detta är en naturlig utgångspunkt för ett land med vår handelspolitiska inställning och med en rederinäring som bedriver en omfattande tredjelands- trafik (cross-trade).

Det är enligt utredningen ett väsentligt svenskt intresse att konferenssystemet bibehålls inom linjetrafiken. Möjligt är att någon form av garantier måste skapas och accepteras för att konferensmedlemmarna inte skall kunna tillämpa illojala affärsmetoder.

Utredningen har i princip en negativ inställning till FN:s linjekonferenskod. Samtidigt är utredningen medveten om att denna uppfattning bör omprövas för den händelse samtliga EG-länder skulle komma att ratificera koden med det förbehållet att lastuppdelningsbestämmelserna inte tillämpas mellan dessa och andra OECD-länder. I ett sådant tänkt läge kan en svensk ratificering visa sig vara förenlig med svenska intressen.

När det gäller masslastfarten är det enligt utredningen angeläget att Sverige motarbetar varje form av lastuppdelning, vilket inte bör hindra att vi hyser förståelse för u-ländernas önskan att i rimlig utsträckning öka sitt tonnage.

Vad slutligen angår öststatskonkurrensen är det utredningens uppfattning att Sverige inom ramen för den blandade sjöfartskommissionen och handelsförhandlingarna bör fortsätta sina strävanden att öka den svenska andelen i trafiken mellan Sverige och Sovjetunionen och motarbeta förfaranden som är till skada för svenska intressen, bl. a. inom cross-trade.

#### 4.2 Föredragandens överväganden

Den svenska handelsflottan är inte uppbyggd för att i första hand betjäna vår egen utrikeshandel utan är väsentligen inriktad på trafiken mellan främmande hamnar (cross-trade). Följaktligen beror den svenska rederinäringens handlingsutrymme av sjöfartspolitiken i andra länder, framför allt den starkt ökade tendensen att begränsa cross-tradeverksamheten. Den fria sjöfarten har varit en livsbetingelse för den svenska handelsflottans utveckling och nuvarande ställning.

Så länge OECD-länderna helt behärskade världssjöfarten kunde de bygga upp ett sjöfartspolitiskt regelsystem avpassat efter egna behov och intressen. Sjöfartsbestämmelserna i OECD:s liberaliseringskod som antogs år 1961 slår fast principen om fri och rättvis konkurrens. Kommersiella överväganden skall bestämma valet av fartyg och flagg.

En genomgripande förändring av det sjöfartspolitiska läget inleddes år 1964 i och med att u-länderna vid den första UNCTAD-konferensen formulerade krav på en väsentligt ökad andel av transporterna av sin sjöburna utrikeshandel. U-ländernas krav har sedermera tagit sig uttryck i en alltmer omfattande protektionism.

Det hittills viktigaste resultatet av u-ländernas strävanden är FN:s uppförandekod för linjekonferenser, dvs. sammanslutningar av linjerederier som trafikerar samma trad. Koden antogs inom UNCTAD:s ram år 1974 och bygger på en allmänt omfattad önskan att förbättra konferenssystemet under hänsynstagande till u-ländernas speciella behov och problem inom linjesjöfarten. Det för svensk sjöfart mest besvärande i koden är principen att ett lands sjöburna utrikeshandel i första hand skall transporteras av den egna handelsflottan. Nationella rederier förbehålls 80 % av trafiken mellan två länder. Tredje länders rederier får dela på resterande 20 %. Denna regel skall

dock gälla endast om konferensen inte kommer överens om en annan lastfördelning.

Koden träder i kraft sedan den ratificerats av 24 länder med 25 % av världens linjetonnage. Hittills har 33 länder anslutit sig till koden. De representerar dock endast ca 6 % av linjetonnaget.

Av avgörande betydelse för kodens ikraftträdande är EG-ländernas inställning. F. n. övervägs en lösning som innebär att medlemsländerna ratificerar koden med reservation för att bl. a. lastuppdelningsbestämmelserna i princip inte skall tillämpas mellan OECD-länderna.

Sverige har i demarcher till kommissionen och EG-länderna påtalat sitt stora intresse i att en EG-lösning inte utestänger svenska rederier från deras viktigaste marknad. Jag vill tillägga att Sverige har ett institutionaliserat samråd med EG-kommissionen i sjöfartsfrågor och att kommissionen förefaller angelägen att finna lösningar på olika sjöfartsproblem som är godtagbara också för Sverige.

Inför UNCTAD:s femte konferens i Manila i maj 1979 har UNCTAD-sekretariatet lagt fram förslag som syftar till att tillförsäkra u-länderna vissa andelar av dessa länders tank- och andra masslasttransporter. Sekretariatet hävdar att ett land som exporterar en råvara har rätt att ta över viss del av transporter och att u-länderna kan bedriva sådan sjöfart mer ekonomiskt än vad de traditionella sjöfartsländerna kan göra under egen flagg.

Ett viktigt inslag i den internationella sjöfartspolitiska bilden är de problem som möter linjesjöfarten till följd av antitrustbestämmelserna i USA.

Samverkan inom linjekonferenser som omfattar USA strider i och för sig mot antitrustlagstiftningen. Då man emellertid av andra skäl i USA var positiv till linjekonferenserna infördes ett särskilt regelsystem för dessa, vilket gjorde det möjligt att undanta dem från antitrustlagstiftningens tillämpning. Systemet innebär kontroll över fraktrater, service, praxis m. m. Denna reglering hindrar emellertid inte att antitrustkonflikter kan uppstå. För att söka minska de sjöfartspolitiska friktionerna äger överläggningar rum mellan de västeuropeiska sjöfartsnationerna och Japan, å ena sidan, och USA å andra sidan. Diskussionerna har hittills berört affärsmetoder, linjekonferensernas struktur, befraktarrådets roll samt möjligheterna till utvidgade mellanstatliga konsultationer. Från europeisk och japansk sida eftersträvas att undanröja de hinder mot en rationellt bedriven linjesjöfart som det amerikanska regelsystemet skapar. I gengäld är man beredd att överväga någon form av offentlig insyn i linjekonferensernas verksamhet för att komma tillrätta med vissa illojala affärsmetoder.

Handelsflottorna i de östeuropeiska länderna – särskilt Sovjetunionen – har visat en mycket kraftig tillväxt under senare år. Deras andel av världshandelsflottan är dock alltför förhållandevis ringa. Denna avspeglar dock ej den satsning som Sovjetunionen gjort på linjetonnaget. Landet har nu världens största linjeflotta och dess andel av uteliggande order pekar på ytterligare ökning under perioden fram till år 1980. Att Sovjets frammarsch betraktas

som ett allvarligt hot mot västvärldens sjöfart har flera orsaker. Den mest iögonfallande är att ett statshandelsland på grund av sitt ekonomiska system har möjlighet att konkurrera med medel som inte står västländerna och deras rederier till buds. Detta har lett till en priskonkurrens i linjesjöfarten där sovjetiska rederier erbjuder frakter under – ofta långt under – linjekonferensernas fastställda frakter.

Den sovjetiska konkurrensen i direktrafiken mellan Sverige och Sovjetunionen har lett till att sovjetiska fartyg transporterar, i ton räknat, 92 % av exporten till Sverige och 38 % av importen från Sverige. I cross-trade drabbas svenska redare av sovjetisk konkurrens. De problem som den expanderande sovjetiska linjeflottan skapar diskuteras inom OECD. Det har emellertid visat sig svårt att besluta om konkreta åtgärder.

Flertalet EG-länder har infört lagstiftning som medger kvotering av laster, förbud mot befraktning eller speciella avgifter för fartyg från länder vars sjöfartspolitik bedöms skada den egna handelsflottans intressen eller, enligt en formulering i den danska lagen, kan komma att skada vissa andra länders sjöfart. EG:s ministerråd har i december 1978 beslutat att under två år särskilt övervaka utvecklingen av linjetrafiken Europa–Östafrika och Europa–Centralamerika, där det finns anledning anta att vissa rederier inte tillämpar marknadsekonomiska principer och därigenom skapar konkurrensmässiga nackdelar för EG-ländernas handelsflottor.

Sverige har sedan år 1974 ett sjöfartsavtal med Sovjetunionen. En blandad kommission möts regelbundet för att diskutera avtalets tillämpning och fungerar också som kanal till sovjetiska myndigheter. Kommissionen strävar bl. a. efter att öka den svenska andelen av transportererna mellan de båda länderna.

Fartygen under bekvämlighetsflagg svarar i dag för drygt 30 % av världshandelsflottans tonnage. Tendensen visar på ytterligare tillväxt. Den kritik som riktats mot dessa fartyg avsåg ursprungligen den dåliga sjövärdigheten och de undermåliga förhållandena ombord. Kritiken har haft viss effekt.

Bl. a. den internationella uppmärksamheten torde ha lett till att det nu under bekvämlighetsflagg finns ett betydande högklassigt tonnage. Skillnaden i service till befraktarna mellan dessa fartyg och fartyg under traditionell flagg är ofta marginell. Samtidigt har bekvämlighetstonnaget en helt annan kostnadsnivå och snedvrider därmed konkurrensen. Detta har, bl. a. av Sverige, påtalats inom OECD men inte lett till några gemensamma åtgärder för att begränsa den vidare utvecklingen av bekvämlighetstonnaget, som väsentligen ägs av redare i OECD-länder.

I UNCTAD-sekretariatets förslag i fråga om masslastfartyg, som jag tidigare har redovisat, riktas skarp kritik mot registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg. Man menar att bekvämlighetsflaggen ger i-länderna stora förtjänster medan u-länderna som oftast tillhandahåller besättningen snarast gör en förlust. Tillväxten av bekvämlighetstonnaget hindrar

nämligen u-länderna från att utveckla sina egna handelsflottor. Sekretariatet föreslår vissa åtgärder i syfte att gradvis avveckla det bekvämlighetsflaggade tonnaget.

Diskussionerna kring FN:s linjekonferenskod visade att OECD-samarbetet på det sjöfartspolitiska området vilade på en svag grund. Verksamheten lamslogs i stort sett. För att komma ur detta dödläge inledde man år 1976 en diskussion i syfte att finna en sjöfartspolitisk minsta gemensam nämnare. Arbetet har ännu inte kunnat slutföras, vilket väsentligen beror på att man ansett sig böra avvakta resultatet av EG-behandlingen av FN-koden. Problemen hänger samman med tolkningen av begreppet "fri och rättvis konkurrens" inom sjöfarten, närmast huruvida detta är förenligt med en uttrycklig rätt för ett linjerederi att transportera viss andel av sitt lands utrikeshandel. Cross-traders rätt att delta i en trafik som regleras bilateralt mellan två andra länder hör också hit.

Den klimatförändring som skett i den internationella sjöfartspolitiken under de senaste tio åren har visserligen påverkat svenska rederiers handlingsutrymme men i begränsad omfattning. Världssjöfartens nya handlingsmönster – med nationella flaggpreferenser, bilaterala lastuppdelningar och myndighetsingripanden i kommersiella frågor som väsentliga element – förefaller att få allt större genomslagskraft. Under år 1979 kan förväntas en del avgörande ställningstaganden. EG:s beslut i fråga om FN:s linjekonferenskod kommer att få vittgående konsekvenser. Dialogen mellan Västeuropa och Japan å den ena sidan och USA å den andra kan medföra ökad statlig insyn i konferensernas verksamhet. De sjöfartspolitiska diskussionerna inom OECD kan få betydelse för tolkning och tillämpning av sjöfartsbestämmelserna i liberaliseringskoden. UNCTAD:s femte konferens kommer att föra fram tank- och övrig bulksjöfart samt bekvämlighetsflaggen som globala problem.

I de sammanhang där den internationella sjöfartspolitiken diskuteras och utformas följer Sverige principerna i OECD:s liberaliseringskod att världssjöfarten skall följa den liberala konkurrensens handlingsmönster och att endast kommersiella överväganden får bestämma valet av fartyg. Olika former av diskriminering, protektionism och statlig styrning inom sjöfarten motarbetas. Andra hänsyn än rent sjöfartspolitiska samt en strävan att finna samförstånds lösningar med andra länder eller ländergrupper har dock lett till att Sverige inte driver den fria sjöfartens teser på ett doktrinärt sätt. Med iakttagande av principen att svensk sjöfart så långt möjligt skall drivas under svensk flagg stöder Sverige de olika former av rederisamverkan som siktar till att rationalisera den internationella sjöfarten.

Sjöfartspolitiska utredningen avser att i sitt kommande betänkande dra upp riktlinjer för det svenska agerandet i de internationella sjöfartspolitiska sammanhangen. I avvaktan härpå anser utredningen att Sverige bör fortsätta sitt odogmatiska försvar för den fria sjöfarten. Jag delar denna uppfattning och menar liksom utredningen att den fria sjöfarten är en naturlig utgångs-

punkt för ett land med vår handelspolitiska inställning och med en rederinäring som bedriver en omfattande cross-trade. Detta hindrar inte att Sverige i de aktuella frågor som jag nyss nämnt godtar lösningar som inte är helt förenliga med en strikt tillämpning av den fria sjöfartens principer men som på längre sikt kan gynna svenska intressen.

Som utredningen framhåller är det ett väsentligt svenskt intresse att konferenssystemet bibehålls inom linjesjöfarten. Linjekonferenserna bör också ges möjlighet till ökad effektivitet genom frihet att tillgodogöra sig den teknologiska utvecklingen och rationalisera verksamheten. Om en internationell överenskommelse härom förutsätter ökad statlig insyn i konferensernas verksamhet i syfte att förhindra illojala affärsmetoder, bör det kunna godtas av Sverige.

I likhet med utredningen anser jag att Sveriges hittills negativa inställning till FN:s linjekonferenskod bör omprövas om överläggningarna inom EG resulterar i en lösning som innebär att kodens lastuppdelningsbestämmelser inte skall tillämpas mellan EG-länder och andra OECD-länder.

I fråga om tank- och övrig bulksjöfart bör Sverige se positivt på u-ländernas önskan att bygga ut sina flottor och få en rimlig andel av trafiken. Detta innebär dock inte att Sverige skall godta lastuppdelning eller andra former av lastpreferenser inom denna sjöfart. Konsekvenserna för världshandeln av sådana åtgärder skulle kunna bli ännu allvarigare i den trafiken än i linjesjöfarten.

Sverige bör fortsätta sina strävanden att motarbeta registrering av fartyg under bekvämlighetsflagg.

Den svårberästrade priskonkurrensen från öststaterna måste givetvis följas med stor uppmärksamhet och i nära kontakt med OECD och EG.

## **5 Statliga kreditgarantier m. m.**

### **5.1 Bakgrund**

Syftet med det år 1977 beslutade kreditstödet i form av statliga kreditgarantier till svenska rederiföretag (prop. 1976/77:146, TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344) är i första hand att under ett pressat läge för sjöfarten ge rederierna möjligheter att undvika av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar av modernt tonnage till underpris. I propositionen betonades att ett sådant stöd måste vara selektivt och grunda sig på en ingående individuell bedömning. Både rederi och fartyg skulle bedömas vara livsdugliga inom svensk rederinäring. Åtskilliga förändringar måste accepteras för att den svenska handelsflottan skulle kunna anpassas till nya förhållanden. Försäljningar till utlandet av också förhållandevis nybyggda fartyg kunde därför få godtas.

Stödet var tidsbegränsat och skulle utgå under budgetåret 1977/78 inom en ram av ca 500 milj. kr., varav ca 50 milj. kr. beräknades för den mindre

skeppsfartens behov. Syftet var att ge garantier för relativt kortfristiga lån. Garanti skulle dock om det fanns särskilda skäl kunna lämnas för lån med en löptid av högst fem år och med amorteringsfrihet under de tre första åren av garantitiden. Garanti kunde medges upp till 90 % av fartygens beräknade värde. Som säkerhet skulle lämnas icke utnyttjade bästa säkerheter i fartyg tillhörande rederiet som medgavs kreditgaranti. Fullmäktige i riksgäldskontoret fick bemyndigande att under tiden 1 juli 1977 – 30 juni 1978 medge sådan garanti. Ansökan om garanti eller utfästelse om garanti skulle vara inlämnad senast den 31 december 1977.

Med hänsyn till de speciella förhållanden som kunde föreligga för den mindre skeppsfarten kunde andra garantivillkor bli aktuella. Frågan borde i så fall underställas regeringen för prövning.

Enligt riksdagens beslut skulle garanti avse ett värde som inte statistiskt bands till enbart marknadsvärdet. Närmare föreskrifter för utfärdande av statlig kreditgaranti meddelades i förordningen (1977:497) om statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag.

I prop. 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor redovisades de dittillsvarande erfarenheterna av kreditstödet. Vid sin behandling av ansökningarna hade fullmäktige i riksgäldskontoret, på förslag av nämnden för fartygskreditgarantier (FKN), normalt ställt krav på amorteringsanstånd från företagets kreditgivare. Detta gällde också för lån för fartyg som byggts vid svenska varv med statlig kreditgaranti.

Som följd av bl. a. dessa åtgärder hade det gått att kraftigt begränsa likviditetsstödet i form av särskilda statliga kreditgarantier. Samtidigt som syftet med dessa kunnat uppnås hade kreditgivarna på såväl den statliga som den privata sidan tagit sin del av ansvaret – och även riskerna – för att rederierna skulle klara likviditetspåfrestningarna.

Av ramen för de statliga kreditgarantierna kunde beräknas återstå ett belopp av storleksordningen 200 milj. kr. vid utgången av år 1977. I propositionen föreslogs att den del av den ursprungliga ramen om 500 milj. kr. som kunde komma att återstå sedan samtliga ansökningar blivit avgjorda fick föras i ny räkning och stå till förfogande fram till den 30 juni 1979 på de villkor som angetts i prop. 1976/77:146 och i uttalandena i TU 1976/77:26.

Per den 31 december 1978 återstod inom garantiramen ett belopp av 220 milj. kr., varav 25 milj. kr. på den del som beräknats för den mindre skeppsfarten. Utestående garantier uppgick till 104 milj. kr., varav 25 milj. kr. avsåg den mindre skeppsfarten. Ej ianspråktaga garantiutfästelser ävensom avvecklade garantiåtaganden uppgick till sammanlagt 176 milj. kr.

Kreditgarantierna till svenska rederiföretag var enligt prop. 1976/77:146 att se som ett komplement till det särskilda statliga stödet till fartygsbeställare som föreslagits i prop. 1976/77:139 om vissa varvsfrågor. För det senare stödet gäller numera (prop. 1978/79:49, NU 1978/79:17, rskr 1978/79:115) följande. För att underlätta beställningar av fartyg vid svenska varv kan

fartygsbeställare av kontraktetspriset för beställt fartyg erhålla intill 70 % i form av statliga kreditgarantier och intill 25 % i form av lån med viss återvinningsrätt för staten. I syfte att undvika spekulativa fartygsförvärv skall beställare betala minst 5 % av kontraktetspriset kontant och därtill äga visst riskkapital. I det fall lån inte alls eller endast delvis beviljas kan kreditgarantierna efter prövning lämnas till högre belopp än 70 % av kontraktetspriset. Lån och kreditgaranti får dock sammanlagt uppgå till högst 95 %. Som säkerhet för lån godtas pantbrev inom 95 % av kontantpriset. Lån och garanti kan lämnas för också större ombyggnader av fartyg. Stödet är temporärt och utgår för kontrakt som tecknats före utgången av år 1979 och som normalt avser leveranser senast den 31 december 1980. Ramen för kreditgarantier blev genom riksdagens beslut hösten 1978 utökad med 2 025 milj. kr. För lån ställdes till förfogande ytterligare 675 milj. kr.

Det läge som en betydande del av svensk rederinäring befinner sig i har aktualiserat också vissa företagsspecifika åtgärder. En särskild rederikommission fick sommaren 1978 i uppdrag att skyndsamt ange åtgärder för att bibehålla på sikt livskraftiga och för landet viktiga delar av svensk rederiverksamhet. Kommissionens förslag och på grundval av dessa träffade avtal föranledde förslag i prop. 1978/79:35 om ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag. Förslagen godtogs av riksdagen (TU 1978/79:9, rskr 1978/79:101). Härigenom har uppnåtts att i avtal med staten landets två största rederiföretag, Broströms Rederi AB och Saléninvest AB, har iklätt sig olika förpliktelser i fråga om främst förläggningen av företagets administration, rederiverksamhetens omfattning och ungefärligt antal svenskegistrerade fartyg. Avtalen omfattar för Broströms åren 1979–1983 och för Saléns åren 1979–1982. De förutsätter amorteringsansånd för vissa statsgaranterade fartygslån från svenska varv. Därutöver lämnar staten villkorslån till Broströms om 250 milj. kr. och till Saléns om 200 milj. kr. Utbetalningen av lånet till Saléns är beroende av vissa förutsättningar i fråga om företagets egna kapital och likviditet. Den senare påverkar även omfattningen av de förutsatta amorteringsansånden.

För Broströms del är villkorslånet ränte- och amorteringsfritt under avtalsperioden. Företaget har dessutom erhållit ett kontantbidrag om 80 milj. kr. vartill kommer omläggning av vissa tidigare erhållna statliga kreditgarantier, bl. a. 100 milj. kr. i form av garanti till svenskt rederiföretag.

Så länge villkorslånen består fortsätter i huvudsak de båda företagets förpliktelser även efter avtalstidens utgång. Avtalen innehåller därutöver bl. a. bestämmelser om statens insyn i företagen.

Sjöfartspolitiska utredningens promemoria innehåller vissa förslag som avser Svenska skeppshypotekskassan, Skeppsfartens sekundärlånekassa och Lånefonden för den mindre skeppsfarten. För dessa låneinstitut gäller i korthet följande.

De båda kassornas verksamhet regleras i förordningen (1965:139) om Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa.

Kassorna har till uppgift att lämna lån, huvudsakligen av långfristig karaktär, till svenska rederiföretag eller ikläda sig garanti för sådana lån. Lånen lämnas på bestämd tid som inte får överskrida för skeppshypotekskassan 15 år och för sekundärlånekassan 10 år. Återbetalning skall ske genom avbetalningar enligt en fastställd plan. För lånen skall ställas betryggande säkerhet i form av inteckningar i svenskt fartyg eller borgen av staten eller bank. Inteckning skall i fråga om lån från skeppshypotekskassan ligga inom 50 % och i fråga om lån från sekundärlånekassan inom 70 % av det värde till vilket kassans styrelse uppskattar fartyget.

För kassornas förbindelser har låntagarna ett visst solidariskt ansvar. För vad som vid en likvidation återstår av förbindelser sedan kassans egna medel har använts för att tillgodose dessa är låntagarna ansvariga i förhållande till sin låneskuld till kassan. Ansvarigheten är dock maximerad till viss procent, beträffande låntagare hos skeppshypotekskassan fem och sekundärlånekassan tio procent, av den vid likvidationstillfället utestående låneskulden. Som särskild säkerhet har bildats garantifonder genom att staten har ställt till förfogande garantiförbindelser som har utfärdats av fullmäktige i riksgäldskontoret. Det sammanlagda beloppet av skeppshypotekskassans resp. sekundärlånekassans låneskuld och garantiförbindelser får ej överstiga tio resp. sex gånger det sammanlagda beloppet av kassans garanti- och reservfond.

Skulle en låntagare inte fullgöra sina åtaganden eller vid en ev. likvidation av en kassa skall i första hand reservfonden användas för att fullgöra kassans förpliktelser. I andra hand är låntagarna solidariskt ansvariga och först därefter får garantifonden tas i anspråk.

För närvarande uppgår reservfonden till 35 milj. kr. i skeppshypotekskassan och 5,9 milj. kr. i sekundärlånekassan. Kassornas garantifond utgör för skeppshypotekskassan 100 milj. kr. och för sekundärlånekassan 52 milj. kr. F. n. är den utnyttjade upplåningsvolymen för kassorna ca 1,3 miljarder kr. tillsammans.

För sin verksamhet anskaffar kassorna medel genom upplåning på kapitalmarknaden, huvudsakligen mot obligationer. Sådan upplåning sker i allmänhet två gånger årligen, med utgångspunkt från i princip beviljade lån.

Lånefondens verksamhet regleras i förordningen (1971:324) om lånefonden för den mindre skeppsfarten. Lånefonden har till syfte att med lån främja en från allmän synpunkt önskvärd förnyelse av landets bestånd av mindre fartyg. Lån kan lämnas för nybyggda fartyg men även för köp av andrahandsfartyg och för ombyggnad eller reparation av fartyg. Lånen lämnas på bestämd tid som inte får överstiga tio år. Om särskilda skäl föreligger kan återbetalningstiden, i fråga om nybyggen utsträckas till tolv år. För köp av fartyg får lån inte beviljas, om fartyget är äldre än tio år. För lånen skall ställas betryggande säkerheter. Inteckning skall ligga inom 85 % av det värde till vilket lånenämnden för den mindre skeppsfarten uppskattar fartyget. Återbetalning skall ske genom avbetalningar enligt en fastställd

plan.

Efter förslag i prop. 1977/78:101 (bil. 11) har skeppshypotekskassan och sekundärlånekassan under åren 1978 och 1979 fått disponera rörliga krediter om sammanlagt 139 milj. kr. i riksgäldskontoret (NU 1977/78:38, rskr 1977/78:160). Dessa medel ger kassorna möjligheter att lämna amorteringsansånd till sina låntagare och ändå fullgöra amorteringarna på obligationslånen. I beslut den 6 juli 1978 föreskrev regeringen att den rörliga krediten skulle få utnyttjas för att täcka likviditetsbrist på grund av amorteringsansånd i de fall sådant ansånd förutsatts i yttrande från nämnden för fartygskreditgarantier (FKN) i ärende om likviditetsstöd åt svenskt rederiföretag. Efter förslag i prop. 1978/79:25 har riksdagen senare beslutat att förlänga kassornas rörliga krediter i riksgäldskontoret tills vidare.

### **5.2 Framställningar från styrelsen i Svenska skeppshypotekskassan och Skeppsfartens sekundärlånekassa samt länenämnden för den mindre skeppsfarten**

Kassornas styrelse har i skrivelse till industridepartementet den 24 oktober 1978 och länenämnden har i skrivelse till kommunikationsdepartementet samma dag lagt fram förslag att en tidsbegränsad tredje lånekassa skall inrättas och fungera fram till och med år 1983. Kassorna har bl. a. anfört att föreskrifterna för utlåningen inte är anpassade till att ge långsiktiga lösningar avseende amorteringsansånd samt att de för närvarande låga fartygsvärdena medför att ansökningar om ansånd i vissa fall måste avslås eller att – i de fall ansånd medges – de ackumulerade amorteringsbehoven som senare på en gång skall erläggas blir av sådan storlek att rederierna svårigen kan klara ifrågavarande betalningar. Den föreslagna tredje kassan skulle administreras av det gemensamma kansliet för kassorna och länenämnden och som enda uppgift ha att lämna lån att användas för betalning av amorteringar till de tre låneinstituten. Den tredje kassans styrelse skulle vara densamma som de nuvarande kassornas. Lån av olika typer skulle kunna ges, däribland sådana som förordats av rederikommissionen i fråga om Broströms och Saléns. Lån skulle beviljas endast till rederier som bedöms vara livskraftiga på lång sikt. Beviljade lån skall bestridas från den rörliga kredit i riksgäldskontoret som skeppshypotekskassan och sekundärlånekassan har erhållit. Säkerhetskraven skall anpassas efter kassornas och lånefondens villkor. Säkerhetsbrister skall utfyllas av staten.

Länenämnden erinrar om att den i sin anslagsframställning för budgetåret 1978/79 förutsett att stödåtgärderna i form av statliga kreditgarantier skulle föra med sig att rederiernas möjligheter att amortera sina lån från fonden blev avsevärt förbättrade. Förutsättning för garanti har emellertid blivit att amorteringsansånd skall lämnas av samtliga kreditgivare dvs. garantier utgår inte för att ge utrymme för amorteringar. För att nämnden skall kunna medge amorteringsansånd krävs emellertid att låntagaren skall kunna ställa

säkerhet i enlighet med bestämmelserna för fonden, dvs. en säkerhet som skall ligga inom 85 % av fartygsvärdet. Med hänsyn härtill har nämnden i vissa fall på grund av de f. n. låga fartygsvärdena nödgats avslå ansökningar om amorteringsanstånd även om detta skulle få till följd att kreditgarantier inte beviljas. Nämnden anser sig inte som bestämmelserna nu är utformade kunna förfara på annat sätt.

### 5.3 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningen, som fått framställningarna om en tredje lånekassa på remiss, uttalar att det statliga likviditetsstödet i form av kreditgarantier till svenskt rederiföretag har visat sig behövt även om ramen som följd av amorteringsanstånd m. m. enbart delvis behövt tas i anspråk. Syftet med stödet är att förhindra av likviditetsskäl framtvingade omfattande försäljningar till utlandet av modernt tonnage till underpris. Även om många tecken tyder på en successiv förbättring är sjöfartskrisen inte övervunnen. Frakterna är inom många sjöfartssektorer ännu otillfredsställande och ger inte utrymme för att täcka kapitalkostnaderna. Fartygsvärdena på andrahandsmarknaden är fortfarande pressade.

Många rederier kan förutses få svårigheter att fullgöra sina amorteringar, framför allt de genom olika kortfristiga anstånd framskjutna amorteringar som nu läggs till ordinarie sådana. Häri ingår också de kortfristiga lån som erhållits med statlig kreditgaranti som säkerhet. Det är därför enligt utredningen angeläget att nu utestående garantier kan förlängas.

Långivare med bättre säkerhetsläge än de statliga garantierna kan komma att visa sig ovilliga att medge ytterligare amorteringsanstånd. Staten ställs då inför valet att antingen öka sitt garantiåtagande eller godta en tvångsförsäljning med de risker för förluster som följer med statens dåliga säkerhetsläge. Då så visar sig angeläget för att skydda statens fordran bör möjlighet finnas att efter noggrann prövning i varje särskilt fall utvidga det statliga garantiåtagandet.

Olika sjöfartssektorer och rederier har drabbats av sjöfartskrisen vid olika tider och olika svårt. Rederier som hittills klarat sig kan råka i svårigheter. Detta kan ske även om de fullgör sina amorteringar genom att lämnade säkerheter trots amorteringarna urholkats av sänkta fartygsvärden. Rederier som hittills inte behövt kreditgarantier tack vare lämnade amorteringsanstånd kan om fortsatta anstånd inte lämnas komma i ett annat läge. Utredningen föreslår att den del av ramen för de statliga kreditgarantierna som kan komma att kvarstå outnyttjad vid utgången av innevarande budgetår förs i ny räkning budgetåren 1979/80 och 1980/81. Ramen skall enligt det anförda kunna användas på nuvarande villkor för såväl helt nya garantier som då det befins motiverat även för utvidgning av tidigare lämnade sådana. Möjlighet bör också finnas att förlänga utestående garantier utöver de fem år som f. n. gäller som gräns. Därvid kan det också bli påkallat att godta säkerhet som faller utanför de 90 % av fartygsvärdet som gäller för

den större skeppsfarten. Besluten måste därför tas på sjöfartspolitiska grunder. Ansökningar bör av detta skäl i samtliga fall prövas av regeringen efter yttrande av FKN och fullmäktige i riksgäldskontoret. Förlängningen bör sträcka sig till endast nästa amorteringstidpunkt, dock lägst ett år men med möjlighet till ytterligare förlängning. Härigenom kan utestående garantibelopp kontinuerligt anpassas till rederiets behov.

Som yttrande över den av lånenämnden för den mindre skeppsfarten gjorda framställningen om inrättande av en tillfällig tredje lånekassa anför utredningen följande.

För de tre låneinstituten finns i respektive författning bestämmelser om säkerhetsläget för lämnade lån. Inteckning skall i fråga om lån från skeppshypotekskassan ligga inom 50 % och från sekundärlånekassan ligga inom 70 % av det värde till vilket kassornas styrelse uppskattar fartyget. För lånefonden för den mindre skeppsfarten gäller att inteckning skall ligga inom 85 % av det värde till vilket lånenämnden för den mindre skeppsfarten uppskattar fartyget. Låneinstituten får säga upp lån till betalning om fartyget minskar så i värde att säkerheten äventyras.

Utredningen har underhand erfarit att kassornas styrelse vid den regelbundet återkommande prövningen av säkerheten för utestående lån funnit befogat att utgå inte från de aktuella pressade fartygsvärdena utan från mera långsiktiga värden, varvid man tagit hänsyn till bl. a. förtjänstförmågan hos fartyget i det ägande rederiets hand.

Även vid denna värderingsprincip föreligger dock vissa säkerhetsbrister, främst i fråga om fartyg som tillhör den mindre skeppsfarten. Totalt svarar vid föreskrivna procentsatser bristen mot 15 milj. kr. av de bedömda långsiktiga värdena att jämföra med 47 milj. kr. om de aktuella marknadsvärdena tas som utgångspunkt. Utgår man däremot från hela det aktuella marknadsvärdet begränsar sig förlustrisken till en milj. kr.

För lånefonden med dess kreditgivning i ett högre riskläge är säkerhetsbristen vid de aktuella marknadsvärdena 26 milj. kr., dvs. då räknat på 85 % av dessa. Tas hela marknadsvärdena som utgångspunkt begränsar sig förlustrisken till 12 milj. kr. För några av de aktuella fartygen har därutöver beviljats statliga kreditgarantier om tillsammans 15 milj. kr. med sämre säkerhetsläge än lånen från kassorna och fonden. Dock föreligger i vissa fall kompletterande säkerheter.

Utredningen anför att de i den remitterade skrivelsen framförda förslagen avser enbart låntagarnas likviditetsproblem. Problemen gäller enligt utredningens mening emellertid också möjligheten att erbjuda säkerheter. För att stärka likviditeten krävs omfinansiering av förfallande amorteringar, i enstaka fall eventuellt kompletterad med ny kreditgivning för att täcka räntebetalningar på tidigare lån och även möjligen kortfristiga driftsunderskott. Säkerheterna måste därvid kompletteras.

Flera av låntagarna i en eventuell tredje kassa torde vara i det läget att de inte kan ställa i dag godtagbara säkerheter för nya lån. Det kan därför inte bli

fråga om sådan hypoteksmässig prövning som åligger de tre låneinstituten. Det rör sig om ställningstagande av närmast sjöfartspolitisk karaktär varvid hela risken skulle komma att bäras av staten. Mot denna bakgrund finner utredningen det olämpligt att inrätta en tillfällig tredje lånekassa.

Dock måste kassornas och fondens krav på säkerheter tillgodoses. Utredningen föreslår att för ändamålet tas i anspråk viss del av ramen för statlig kreditgaranti till svenskt rederiföretag. Garantierna skall användas för att täcka bristande säkerheter vad gäller både förfallna amorteringar för vilka beviljats anstånd och den del av återstående skuld som faller utanför tillämpade säkerhetsgränser. Mot bakgrund av den ovan angivna säkerhetsbristen och rimliga framtida fartygsvärden bör enligt utredningen ett belopp om totalt 40 milj. kr. vara tillräckligt för ändamålet. Hänsyn har därvid tagits till den effekt som en komplettering av säkerheten låneinstituten emellan kan få och också till riskerna för en viss framtida nedgång i fartygsvärdena under den relativt långa tid som garantierna kan bestå. På samma sätt som utredningen har föreslagit vid förlängning av utestående kreditgarantier föreslår utredningen att löptiden för garantierna skall avse tiden fram till nästa amorteringstillfälle, dock lägst ett år med möjlighet till ytterligare förlängning.

Enligt utredningens förslag skall ansökningar om kreditgaranti prövas av regeringen efter yttrande av FKN och fullmäktige i riksgäldskontoret. Garanti förutsätts beviljad endast då, efter ingående individuell bedömning, både rederi och fartyg bedöms vara livskraftiga på sikt. Från fall till fall skall därvid prövas på vilket sätt statens risk snabbast kan avvecklas utan att syftet med garantigivningen äventyras. Som säkerhet skall ställas inteckning i fartyget om möjligt kompletterad med andra säkerheter.

Storleken av den kreditgaranti som erfordras för att uppfylla kassornas och fondens krav på säkerheter är beroende av det marknadsvärde som åsätts fartyget. Utredningen förutsätter att kassornas styrelse och lånenämnden å ena sidan och FKN å andra sidan kan komma överens om värderingen.

Utredningen berör också den likviditetsbelastning som amorteringsansånden innebär för låneinstituten. För kassorna – med deras på obligationer baserade inlåning och därmed fasta återbetalningstider – kan utnyttjas den rörliga krediten i riksgäldskontoret om 139 milj. kr. För lånefonden innebär ansånden ett minskat utrymme för nytulåning. Utredningen har tagit hänsyn härtill i sitt förslag om medelstillskott till fonden.

Utredningen anför att under utredningsarbetets gång inte framkommit sådana omständigheter som nu skulle motivera förslag om ytterligare villkorslån eller dylikt.

#### 5.4 Remissyttranden över kassornas framställning

Under avsnitt 5.3 har redovisats förslag från sjöfartspolitiska utredningen, vilka delvis fått karaktären av remissyttrande över förslagen från kassorna och lånenämnden om inrättande av en tredje kassa. Yttranden över

kassornas framställning har också kommit in från FKN och Svenska sjöfolksförbundet.

FKN inser de problem som uppkommit vad gäller frågan om säkerhetsbrister. Förslaget om särskilda statliga garantier som säkerhet för erhållna amoreringsanstånd skulle emellertid innebära ett frångående av den praxis som nämnden arbetat efter när det gäller hanteringen av statliga kreditgarantier till svenskt rederiföretag. Andra kreditgivares beredvillighet att lämna amoreringsanstånd skulle sannolikt påverkas negativt. Nämnden anser att de aktualiserade problemen framdeles bör kunna minskas bl. a. genom ändrade värderingsprinciper. De fartyg eller rederier som blir föremål för finansiering och amoreringsanstånd från kassornas sida bör vara objekt som har utsikter till lönsam drift i framtiden. Mot bakgrund av det nämnda anser sig FKN inte kunna tillstyrka den lösning kassornas styrelse föreslagit.

Svenska sjöfolksförbundet biträder i princip förslaget men anser att det borde ha kompletterats med närmare regler för den föreslagna tredje kassans verksamhet.

### 5.5 Föredragandens överväganden

En betydande del av ramen för kreditgarantier till svenskt rederiföretag kvarstår f. n. outnyttjad. Skälen till detta är framför allt de krav på amoreringsanstånd som ställts i samband med prövningen av behovet av kreditgarantier. Under andra halvåret 1978 har garantiutfästelser beviljats om 16 milj. kr. Per den 31 december 1978 fanns 220 milj. kr. av ramen kvar. Några obehandlade ansökningar om garantiutfästelser förelåg inte vid denna tidpunkt. Fullmäktige i riksgäldskontoret har infriat en garanti genom fullgörande av räntebetalning för ett lån på 22 milj. kr. Den totala förlusten för detta garantiengagemang har inte slutreglerats.

Sjöfartspolitiska utredningen föreslår att den outnyttjade delen av garantiramen skall stå till förfogande såväl budgetåret 1979/80 som budgetåret 1980/81. Ramen skall kunna utnyttjas för dels nya garantier och dels utvidgning av redan lämnade sådana. Vidare skall garantierna kunna ges förlängd giltighetstid. Det kan också enligt utredningen bli aktuellt att lämna garantier mot säkerheter som inte håller sig inom 90 % av ett fartygs beräknade värde.

Utredningen tar också upp de bestämmelser som gäller säkerhetsläget för lån som har lämnats från Svenska skeppshypotekskassan, Skeppsfartens sekundärlånekassa och Lånefonden för den mindre skeppsfarten. Som följd av sjunkande fartygsvärden kan, om nu inte kompletterande säkerheter går att erhålla, dessa bestämmelser föranleda låneinstituten att till omedelbar betalning säga upp befintliga lån. Utredningen föreslår att, i de fall det finns sjöfartspolitiska skäl, statlig garanti skall få utnyttjas som kompletterande säkerhet och att en viss del av garantiramen tas i anspråk för detta ändamål.

Jag vill framhålla att de statliga garantierna till rederiföretag är att se som ett

tillfälligt arrangemang. Sjöfartskrisen är emellertid långt ifrån övervunnen. Jag föreslår därför att garantiramen får stå kvar under också budgetåret 1979/80. Om en ytterligare förlängning bör ske får avgöras senare.

Villkoret för garanti bör alltså vara att såväl fartyg som rederi skall bedömas vara livskraftiga inom svensk sjöfartsnäring. Sjöfartskrisens längd och djup kan föra med sig att tidigare gjorda bedömningar i vissa fall kan behöva prövas om med en mera restriktiv syn som följd. Inom vissa sjöfartssektorer kan å andra sidan finnas motiv för en mera positiv bedömning.

Det sagda innebär att nya garantier kan behöva beviljas och att redan givna garantier skall kunna utvidgas. Jag har inledningsvis nämnt de krav på amoreringsansstånd som ställts i samband med prövningen av behovet av kreditgarantier. Även framdeles bör som alternativ eller komplement till garantierna förutsättas amoreringsansstånd från kreditgivarna, såväl varv som kreditinstitut. Syftet med garantigivningen är inte att förbättra dessas säkerhetsläge och trygga amoreringar. De risker långivarna tagit får de själva svara för. Vid prövning av ansökningar om stöd bör tillses att syftet med stödet – vid de bedömningar som är rimliga vid prövningstillfället – tillgodoses och att statens risk hålls nere. Liksom gäller f. n. äger fullmäktige i riksgäldskontoret att hänskjuta garantiärende till regeringen för prövning då i visst fall fråga uppkommer om kreditgaranti står i överensstämmelse med garantigivningens syfte eller det risktagande som avses med garantigivningen. Jag vill i sammanhanget erinra om den översyn av hanteringsordningen beträffande bl. a. de statliga kreditgarantierna som sker genom en särskilt tillkallad utredare (I 1979:12).

Sjöfartspolitiska utredningen föreslår vidare att garanti framdeles skall kunna lämnas för längre tid än fem år. Riksdagens bemyndigande år 1977 innebär att denna möjlighet redan finns i fråga om den mindre skeppsfarten. Prövningen tillkommer därvid – som också utredningen avsett med sitt förslag – regeringen. Det torde vara för den mindre skeppsfarten sådan förlängning i första hand kan bli aktuell. Om bemyndigandet behöver utsträckas till att gälla också andra delar av sjöfarten går i dag knappast att bedöma. Nu utestående garantier har hittills inte varit i kraft mycket mer än ett år. Samma syfte som med en förlängning går vanligen att åstadkomma genom utvidgning av redan lämnad garanti. Jag är inte beredd att f. n. föreslå några ändrade bestämmelser på denna punkt. Den närmaste tidens utveckling får avgöra behovet av en ändring av bestämmelserna.

Vad slutligen gäller säkerhetsläget för lämnad garanti, dvs. f. n. maximalt 90 % inom det beräknade värdet för fartyget, vill jag erinra om riksdagens uttalande år 1977 att det skall gälla ett värde som inte är statistiskt bundet till marknadsvärdet. Riksdagens uttalande har tolkats så att det skall vara fråga om ett mera långsiktigt värde. Hänsyn skall tas till det värde fartyget bör ha vid en mera normal sjöfartskonjunktur och också det mervärde som kan räknas fartyget tillgodo i den nuvarande ägarens hand på grund av t. ex. ett långsiktigt befraktningsavtal eller sysselsättningen i upparbetad linjeverk-

samhet. En sådan värdering är i dag vägledande vid garantiprövningen. För den mindre skeppsfarten har regeringen i och för sig genom riksdagens bemyndigande möjlighet till ytterligare frihet i prövningen. Att gå utöver 90 % av ett beräknat framtida marknadsvärde ser jag dock knappast förenligt med rederinäringens långsiktiga intressen eller ett rimligt risktagande från statens sida. Jag finner alltså inte skäl att nu föreslå några ändringar i de regler som gäller för den statliga garantigivningen i denna del.

Vad gäller frågan om behov av kompletterande säkerhet för lån vilka har lämnats från kassorna eller lånefonden får jag efter samråd med chefen för industridepartementet anföra följande. Med de säkerhetsgränser som är författningsmässigt föreskrivna för de tre låneinstituten föreligger fall då dessa gränser genom sjunkande fartygspriser och uppskjutna amorteringar kommit att överskridas betydligt. Gränsen vid beviljande av lån – av det beräknade fartygsvärdet 50 % för skeppshypotekskassan och 70 % för sekundärlånekassan – ger i och för sig goda marginaler för att möta framtida minskningar i fartygsvärdena, dvs. minskningar som går längre än de successiva amorteringarna. Tryggheten för långivarna – för kassornas del främst obligationshavare – rubbas knappast av att under lånens löptid marginalen tidvis minskar. Detta framgår också av att trots dagens låga fartygsvärden den totala risken för kassorna och då enbart sekundärlånekassan är mycket obetydlig, då beräknat efter de totala aktuella marknadsvärdena och inteckningssäkerheten för lämnade lån.

Som sjöfartspolitiska utredningen har anfört grundar kassorna numera sin bedömning på mera långsiktiga fartygsvärden. Som framgår av vad jag redan nämnt överensstämmer en sådan bedömning med den praxis som gäller för beredningen av de statliga kreditgarantierna till svenskt rederiföretag. Vid den värdering som kassornas styrelse redan tillämpar ökar marginalerna inte obetydligt jämfört med en på de aktuella värdena grundad bedömning. Vid fastställda säkerhetsgränser, alltså för sekundärlånekassan 70 % av de beräknade värdena, föreligger dock i några fall en viss om än närmast teoretisk kreditrisk. I de fall tilläggsäkerheter inte går att uppbringa skulle det formellt kunna bli aktuellt att säga upp lämnade lån eller avslå ansökningar om amorteringsanstånd. Den rörliga kredit i riksgäldskontoret som kassorna numera förfogar över löser de likviditetsmässiga problemen vid amorteringsanstånd men kan inte påverka säkerhetsfrågorna. Jag vill i sammanhanget anmäla att chefen för industridepartementet i samband med tilläggsbudget III kommer att föreslå en ökning av garantifonden för sekundärlånekassan.

De fartyg för vilka säkerhetsbrister föreligger för sekundärlånekassans del är främst att hänföra till den mindre skeppsfarten. Fartygen är också normalt belånade i lånefonden som arbetar i ett högre riskläge och kan lämna lån intill 85 % av fartygens beräknade värde. Fondens långivning bestrids som nämnts med budgetmedel.

Jämfört med fartygens nuvarande marknadsvärden blir enligt de uppgifter som sjöfartspolitiska utredningen har lämnat förlustrisken för fonden 12 milj.

kr. om utgångspunkten är de totala marknadsvärdena, dvs. den reella risken för fonden, och 26 milj. kr. om som grund tas 85 % av dessa värden.

De låneobjekt som det här gäller avser på något undantag när fartyg som levererats under senare år. Det rör sig om såvitt nu kan bedömas en ganska väl avgränsad grupp. Jag ser därför inte anledning att f. n. föreslå åtgärder med en mera bred räckvidd. Tillräckliga skäl finns inte enligt lånenämndens och kassornas förslag inrätta en särskild tredje kassa med uppgift att finansiera amorteringsansånd. Också det av sjöfartspolitiska utredningen föreslagna förfarandet med individuella ansökningar m. m. ter sig onödigt byråkratiskt.

De förluster som redan realiserats får liksom av övriga långivare bäras av låneinstitutet själva. Enligt vad jag har inhämtat rör det sig hitintills enbart om något enstaka fartyg och förhållandevis obetydliga belopp. Också i ytterligare fall kan det främst för lånefondens del visa sig nödvändigt att ta en förlust.

Flera av de fartyg som det här gäller ter sig dock livskraftiga inom svensk sjöfartsnäring. Bristande möjligheter för ägarna att erbjuda tilläggssäkerheter bör därför inte framtvinga försäljningar eller förhindra amorteringsansånd. I dessa avseenden får dock liksom hittills ske en ingående individuell prövning. Denna bör omfatta också de risker som staten har iklätt sig genom redan medgivna kreditgarantier med eller utan tilläggssäkerheter.

Som ett reellt problem ser jag närmast lånefondens krediter med hänsyn till riskläget för dessa. Jag finner det dock inte befogat att för lånefondens del ge tilläggssäkerheter i form av statliga kreditgarantier, eftersom fondens utlåning bestrids med statsmedel. Jag förordar i stället att regeringen efter att ha fått en samlad redovisning för de aktuella fartygen får bemyndiga lånenämnden att med avsteg från gällande bestämmelser ligga kvar med redan lämnade lån och också lämna amorteringsansånd, i sådana fall då det finns skäl att åtminstone t. v. trygga berörda fartygs fortlevnad inom svensk sjöfartsnäring. Regeringen kommer att ge lånenämnden i uppdrag att efter samråd med FKN avge en sådan redovisning.

## **6 Lånefondens för den mindre skeppsfarten**

### **6.1 Bakgrund**

Jag har tidigare lämnat en kortfattad redogörelse för de bestämmelser som gäller för lånefondens för den mindre skeppsfarten. Lånefondens omslutning utgör sålunda nu ca 120 milj. kr. Vid årsskiftet var 12 milj. kr. tillgängliga för utlåning.

### **6.2 Lånenämnden för den mindre skeppsfarten**

I skrivelse den 29 augusti 1978 har nämnden hemställt om ett investeringsanslag om 50 milj. kr. för budgetåret 1979/80. Nämnden beviljade under

budgetåret 1977/78 nio lån om sammanlagt 17,2 milj. kr. Av de beviljade lånen avsåg tre om tillsammans 3,4 milj. kr. moderniseringar av fartyg. Återstående belopp, 13,8 milj. kr., användes för att finansiera inköp av fem andrahandsfartyg med inköpspris mellan 3 och 8 milj. kr. Fartygen höll sig mellan 840 och 2 820 ton dödvikt.

Under budgetåret har nämnden avslagit ansökningar om lån av tillsammans 28 milj. kr., varav 19,5 milj. kr. avsett nybyggnader vid svenska varv. Då säkerheterna för det senare beloppet bestått av statliga kreditgarantier har ansökningarna kunnat behandlas enbart formellt. Bestämmelserna för lånefonden tillåter inte denna typ av säkerhet. Nämnden erinrar om en tidigare gjord framställning med anhållan att få godta också sådan säkerhet.

Nämnden anför att det fortsatt dåliga fraktmarknadsläget har fört med sig att likviditetsläget för de mindre rederierna blivit alltmer ansträngt. Möjligheterna för låntagare att fullgöra amorteringar och räntor på lånen hos fonden har därigenom försämrats ytterligare. För att hjälpa rederierna har nämnden därför beviljat anstånd om tillsammans hälften av de till tolv milj. kr. uppgående amorteringarna under budgetåret.

Det ansträngda likviditetsläget har negativt påverkat aktiviteten i fråga om inköp av andrahandstonnage. Intresset för sådana förvärv är dock fortfarande påtagligt.

### 6.3 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningen anför att inberäknat amorteringar har utlåningskapaciteten hos lånefonden de senaste fyra budgetåren legat vid 20 à 25 milj. kr. per år. De amorteringsanstånd som har och kommer att ges reducerar påtagligt lånekapaciteten. För att upprätthålla denna bör fonden för nästa budgetår tillföras 20 milj. kr. Detta belopp krävs för att lånefonden skall kunna fylla den uppgift som den har vid förvärv av modernt andrahandstonnage.

Det mindre tonnaget börjar att bli ålderstiget. Medan den svenska handelsflottan totalt sett har en gynnsam åldersfördelning ligger för fartygen under 2 000 bruttoregister-ton enbart 21 procent av tonnaget i åldersklassen under fem år medan 63 procent är äldre än tio år. Tonnaget behöver förnyas men redarnas investeringsvilja är svag och investeringsförmågan ringa. Med den klena kapitalbas som kännetecknar den mindre skeppsfarten kan man räkna med en tonnagesförnyelse genom nybyggen enbart i sådana fall då rederiet har nått en viss ekonomisk och organisatorisk stadga. Härtill kan bidra långsiktiga befraktningsavtal eller dylikt. Det är viktigt att uppbyggnaden av ett rederi sker successivt och att det inte vid en för tidig tidpunkt binder sig för nybyggen. Av betydelse är också att ett litet rederi som planerar att ta över andrahandsfartyg från större, etablerade rederier inom landet genom lånenämndens kreditprövning får en sakkunnig och utomstående bedömning av projektet samtidigt som det genom beviljad kredit kan bli

fartygen med ansvars- eller arbetsledningsfunktioner är inte sjöbefäl i kungörelsens mening, även om de i vissa fall anses tillhöra befälskategorin. Bemanningsbestämmelserna i sjöbefälskungörelsen avser såväl antalet sjöbefäl av olika slag som behörighets- och övriga kvalifikationsregler.

Sjöbefälskungörelsen tillämpas enligt 1 § på alla handelsfartyg utom linfärjor och på fiskefartyg om minst 20 brt. Vissa regler gäller dock inte generellt, vilket anges särskilt i bestämmelsen. I 3 § finns definitioner på begrepp som används i kungörelsen. Kungörelsens 2 kap., som omfattar 6–15 §§, reglerar befälsbemanningen på de fartyg som avses med kungörelsen. Befälhavare skall vara svensk medborgare, ha fyllt 20 år och inte vara omyndigförklarad (7 §). För allt sjöbefäl finns vidare krav beträffande syn- och hörsselförmåga. Dessa preciseras f. n. i kungörelsen (1970:160) om läkarintyg för sjöfolk. I anslutning till genomförandet av en ny ordning för hälsoundersökning av sjöfolk (prop. 1978/79:19, TU 1978/79:7, rskr 1978/79:62) har regeringen med verkan från den 1 juli 1979 delegerat till sjöfartsverket att besluta om vilka krav som skall ställas upp beträffande syn och hörsel och övriga hithörande frågor genom förordningen (1979:38) om läkarintyg för sjöfolk.

För passagerarfartyg och för maskindrivet lastfartyg om minst 30 brt finns bestämmelser om sjöbefälets antal och behörighet i fyra tabeller som är fogade till kungörelsen. Utgångspunkten är de två huvudgrupperna passagerarfartyg och lastfartyg. För vardera av dessa grupper görs en uppdelning mellan befälhavare och övrigt fartygsbefäl å ena sidan samt maskinchef och övrigt maskinbefäl å andra sidan. Tabellerna anger behörigheten att utöva befäl i skilda fartområden och på olika stora fartyg. Utgångspunkten (parametern) för beräkningen av fartygets storlek vid bestämmandet av fartygsbefäl är fartygets dräktighet i bruttoton och vid bestämmandet av maskinbefäl maskinstyrkan angiven i effektiva hästkrafter. Bestämmelser om befälsbemanningen på fartyg som inte omfattas av tabellerna återfinns i 11–14 §§, vilka avser lastfartyg under 30 brt, fiskefartyg, scgelfartyg med hjälpmaskin resp. pråm.

Sjösäkerhetslagens och sjösäkerhetsförordningens bemanningsregler gäller all sjöpersonal. Huvudregeln återfinns i 6 kap. 1 § sjösäkerhetslagen. Där stadgas att fartyg skall vara bemannat på betryggande sätt. En anvisning om innebörden härav ges genom stadgandet i andra stycket. I detta sägs att det på ett fartyg måste finnas befäl och manskap som kan indelas i erforderligt antal vakter under resa, som under vanliga förhållanden kräver mer än tolv timmars gång eller eljest är sådan att skeppstjänsten måste indelas i skift. Vidare måste enligt tredje stycket finnas personal för kosthållet ombord och för att betjäna föreskriven teleanläggning.

I 6 kap. 2 och 3 §§ sjösäkerhetslagen finns huvudreglerna om fartygs minimibesättning. Denna definieras som den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget nyttjas eller avses att nyttjas. Minimibesättning skall fastställas för fartyg om minst

## 7 Statsbidrag till sjöfolkets fria resor

### 7.1 Bakgrund

I prop. 1976/77:146 om vissa sjöfartsfrågor behandlades bl. a. frågan om statsbidrag till sjöfolkets fria resor. Kostnaderna för sjöfolkets fria resor vilka bekostas av arbetsgivarna, beräknades för år 1977 till ca 60 milj. kr. Det konstaterades i propositionen att de fria resorna är en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda och att kostnaderna var betydande för främst sådana rederier vilkas fartyg sällan eller aldrig anlöpte svenska eller närliggande hamnar. Sett från redarnas synpunkt skulle statsbidrag för de ombordanställdas hemresor vara en åtgärd från det allmännas sida för att hålla nere driftskostnaderna och därmed förbättra det internationella kostnadsläget.

Vid en samlad bedömning ansåg föredragande att statens bidrag – under en tvåårsperiod – borde fastställas till 30 % av rederiernas totala resekostnader med undantag för sådana resor som hängde samman med leverans i utlandet av fartyg till svenska redare. Bidraget borde vidare utgå inom en total kostnadsram för vardera av budgetåren 1977/78 och 1978/79 om 18 milj. kr. Förslaget godtogs av riksdagen (TU 1976/77:26, rskr 1976/77:344).

### 7.2 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningen redovisar bidragsutfallet för det första året. Totalt har i bidrag utbetalats ca 14 milj. kr., vilket motsvarar 30 % av redarnas resekostnader. Dessa kostnader uppgick för år 1977 således till ca 46 milj. kr., mot i propositionen beräknade 60 milj. kr. Skillnaden kan bl. a. förklaras av att viss del av den svenska handelsflottan under året var utan sysselsättning. Stödbeloppet om ca 14 milj. kr. delades på 391 fartyg, vilket innebar ett genomsnittligt bidrag per fartyg för hemresekostnaderna om nästan 36 000 kr.

Utredningen föreslår att det statliga bidraget höjs från nuvarande högst 30 % till 50 % och att för ändamålet tas upp ett förslagsvis betecknat anslag om 20 milj. kr. för budgetåret 1979/80 avseende statsbidrag till sjöfolks fria resor år 1979.

### 7.3 Föredragandens överväganden

Jag kan konstatera att det statliga stödet till sjöfolkets fria resor gett åsyftat resultat. Stödet infördes för att under budgetåren 1977/78 och 1978/79 förbättra det ekonomiska läget för sjöfartsnäringen. För att i ett fortsatt ekonomiskt besvärligt läge ytterligare minska redarnas kostnader för resorna finner jag skäl att förorda även för budgetåret 1979/80 ett anslag av 18 milj. kr. för fria resor till sjöfolket samtidigt med en höjning av den maximala bidragsprocenten till 50 %. Med hänsyn till att administrationen av stödet

varit enkel och fungerat väl finns enligt min mening inga skäl att föreslå några ändringar i stödets konstruktion eller administration. Till en ev. ytterligare förlängning av stödet avser jag återkomma i samband med ställningstagandet till ett sjöfartspolitiskt program.

I prop. 1978/79:100 bil. 9 togs i avvaktan på den sjöfartspolitiska propositionen våren 1979 under anslaget D 6. Bidrag till vissa resor av sjöfolk upp enbart ett belopp som hänförde sig till nedsättning i biljettkostnader inom landet, nämligen 100 000 kr. Det nu föreslagna förhöjda statsbidraget bör utgå under samma anslagsrubrik och ett belopp av 18 milj. kr. bör anvisas under anslaget för budgetåret 1979/80 utöver tidigare föreslagna medel.

## 8 Överlåtelse av fartyg

### 8.1 Bakgrund

Enligt lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, som trädde i kraft den 28 juni 1977, gäller att 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 prövning av fråga om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas hur denna 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 fråga som avses i nämnda lag prövas av kommerskollegiet i samråd med riksbanken. Bedöms ärendet ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd bör enligt förordningen kommerskollegium höra sjöfartsverket och med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning. Underställning förutsätts också böra ske om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till ansökan.

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

Lagen, som enligt regeringens av riksdagen godtagna förslag skulle gälla till utgången av juni år 1978, har därefter behandlats i prop. 1977/78:166 om vissa sjöfartsfrågor vari bl. a. föreslogs att den skulle ha fortsatt giltighet till utgången av juni år 1979. Riksdagen beslöt i enlighet med regeringens förslag (TU 1977/78:25, rskr 1977/78:33).

I prop. 1977/78:166 redovisades erfarenheterna av lagens tillämpning från dess ikraftträdande den 28 juni 1977 till och med utgången av första kvartalet 1978. Därvid anfördes att flaggfrågan inte fick ses isolerad utan måste sättas in i sitt sjöfartspolitiska sammanhang där sjöfartens samhällsekonomiska betydelse, framtida verksamhet och konkurrensförmåga behövde klargöras. Dessa frågor ankom på den sjöfartspolitiska utredningen att behandla. I

propositionen förordades därför att lagen skulle gälla i avvaktan på utredningens förslag.

## 8.2 Sjöfartspolitiska utredningen

Utredningen har för att belysa svenska intressen i fartyg under utländsk flagg tagit del av sekretessbelagd information i riksbanken om utförsel av valuta från Sverige till utlandet för investeringar i rederirörelse och har vidare sammanställt offentliga uppgifter ur fackpress m. m.

Fartyg anses som svenskt och är berättigat att föra svensk flagg, om det till mer än hälften ägs av svensk medborgare eller svensk juridisk person. Regeringen eller, efter regeringens bemyndigande, sjöfartsverket kan medgiva att annat fartyg, vars drift står under avgörande svenskt inflytande, skall anses såsom svenskt och vara berättigat att föra svensk flagg.

Utredningen har i första hand inriktat sin kartläggning på utlandsregistrerade fartyg, som kontrolleras av svenska rederier via dotterbolag eller liknande i en sådan utsträckning att man, om man i stället direkt ägt fartyget ifråga, hade varit skyldig att låta införa det i det svenska skeppsregistret. Vid årsskiftet 1978/79 gällde detta för ca 50 utlandsregistrerade fartyg på sammanlagt ca 350 000 brt som kontrollerades av svenska rederier via utländska dotterbolag. Dessa fartyg motsvarade antalsmässigt ca 10 % och tonnagemässigt knappt 7 % av den svenskflaggade handelsflottan. Såväl antals- som tonnagemässigt har denna svenskkontrollerade utlandsregistrerade flotta minskat relativt kraftigt under år 1978 genom försäljningar. En jämförelse med flaggutredningens material från hösten 1973 visar dock en ökning med ett tiotal fartyg och ca 100 000 brt.

Av de omkring 50 fartygen var ett tiotal registrerade i bekvämlighetsländer och återstoden i traditionella sjöfartsländer. De vanligaste flaggorna i den senare gruppen utgjorde den engelska och den holländska, som fördes av ca 20 resp. ca 10 fartyg.

Stora tank- och kombinationsfartyg saknas helt i den utlandsregistrerade flottan. Däremot ingår ett par produkttankfartyg och sex bulkfartyg, alla i mindre storleksklasser. Flottan omfattar en stor andel linjefartyg, nämligen ett dussin ro/ro-fartyg, sex container- eller semicontainerfartyg och ungefär lika många konventionella linjefartyg av olika storlekar jämte ett pråmbärande fartyg. Antalet mindre fartyg är sju.

Av svenska rederier uppvisar Stena-bolagen det största antalet utlandsregistrerade fartyg – tolv – alla under engelsk flagg. Broströms har åtta och Saléns sex utlandsregistrerade fartyg. Bland de sexton svenska rederierna med fartyg under utländsk flagg återfanns fyra som helt hade avvecklat sin svenskflaggade flotta.

Svenska minoritetsandelar i utländska rederier förekommer i begränsad omfattning. Salénkoncernen har sålunda andelar på 40 à 50 % i dels kylfartygsrederier i de fruktproducerande u-länderna Marocko och Filippi-

nerna med tillsammans fem fartyg, dels ett tankfartygsrederi i Saudiarabien med två fartyg. Rederi AB Transatlantic har andelar på ca 25 % i ett antal stora linjefartyg under dansk och norsk flagg inom ramen för ett nära samarbete med andra linjerederier, som i sin tur har andelar i svenskregistrerade fartyg.

Beträffande tillståndsprövningen efter den tid som redovisas i prop. 1977/78:166 meddelar utredningen följande. Kommerskollegium har under tiden den 1 april 1978 till och med den 18 januari 1979 utfärdat tillstånd till överlåtelse av 65 fartyg, om sammanlagt ca 2 354 000 bruttoregister-ton. I det angivna antalet ingår inte nybyggen, fiskefartyg och fritidsbåtar.

Övervägande antalet ärenden har, liksom under den tidigare redovisade perioden, avsett s. k. ren försäljning till annat utländskt rättssubjekt än dotterbolag och utan på annat sätt bevarat svenskt driftsinflytande.

Ett ärende om ren försäljning av ett passagerarfartyg underställdes regeringens prövning sedan representant för en av de ombordanställdas organisationer hos kommerskollegiet motsatt sig bifall till ansökan. Ansökan återkallades emellertid sedermera.

Beträffande ca 15 fartyg har bevarat svenskt driftsinflytande i någon form ansetts föreligga.

Ett ärende avseende två kylfartyg underställdes regeringens prövning sedan de ombordanställdas representanter motsatt sig bifall till ansökan. Försäljningen skulle ske till ett utländskt bolag vari den svenska överlåtaren ägde 40 % och med återbefraktning för säljaren under sju år. Regeringen biföll ansökan med hänvisning till att det svenska rederiet genom överlåtelsen kunde bibehålla frakter och behålla sin ställning på den internationella kylmarknaden.

Två överlåtelser till helägda dotterbolag i England har medgivits av kommerskollegiet sedan de ombordanställda inte haft någon erinran eftersom de försålda fartygen ersattes med två nya under svensk flagg.

Ett fartyg såldes på exekutiv auktion till dotterbolag i England. De ombordanställda hade ingen erinran mot bifall och kollegium lämnade begärt tillstånd.

I ett fall hade fartyget i fråga under lång tid varit befraktat av ett engelskt oljebolag, som nu krävde att fartyget skulle föra engelsk flagg. Det svenska rederiet erhöll kollegiets medgivande att sälja fartyget till helägt dotterbolag i England.

En större grupp av ärenden har rört försäljning till utomstående utländskt rättssubjekt men med återbefraktning till säljaren under varierande tidsperioder. I princip har de ombordanställdas representanter inte haft någon erinran om tiden för återbefraktningen inte överstigit tre år. Kollegium har i sådana fall bifallit ansökningarna. Två ärenden har prövats av regeringen.

Ett av ärendena gällde två fartyg som avsågs överlåtas till ett liberianskt bolag tillhörigt det japanska byggnadsvärdet. Förutsättningen var vidare att fartygen skulle tidsbefraktas av samma franska befraktare som före överlå-

telsen. Detta franska bolag ägdes till 35 % av den svenske överlåtaren. Sedan en av de ombordanställdas representanter motsatt sig bifall underställdes ärendet regeringen, som avslog framställningen med hänvisning till att överlåtelsen inte kunde anses vara till gagn för svensk sjöfartsnäring.

Slutligen har förekommit ett ärende beträffande två fartyg tillhöriga Saléninvest AB som skulle överlåtas till ett utomstående utländskt rättssubjekt med återbefraktning under tre år. En representant för de ombordanställda motsatte sig bifall till ansökningen med hänvisning till att överlåtelsen stod i strid mot det träffade avtalet mellan staten och Saléns som godkänts efter förslag i prop. 1978/79:35 om ekonomiskt stöd till vissa rederiföretag. Regeringen har sedermera bifallit ansökningen och bl. a. anfört att överlåtelsen inte stod i strid mot avtalet i fråga.

Utredningen finner att syftet med lagen har uppnåtts och att samverkansformerna fungerar tillfredsställande. I avvaktan på utredningens slutliga ställningstaganden bör den nu gällande lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg förlängas ett år.

### 8.3 Föredragandens överväganden

Som framgått av redovisningen av sjöfartspolitiska utredningens promemoria har kommerskollegium under tiden den 1 april 1978 till och med den 18 januari 1979 utfärdat tillstånd till överlåtelse av 65 fartyg om sammanlagt 2 354 000 brt. För år 1978 är antalet tillstånd 82 motsvarande 2 507 000 brt. En jämförelse med de siffror som redovisades i prop. 1977/78:166 avseende år 1977 visar att antalet tillstånd ökat obetydligt medan motsvarande tal för tonnaget ökat kraftigt. Detta förklaras av att år 1978 tillstånd gets för överlåtelse av ett antal stora tank- och bulkfartyg. Det bör dock i sammanhanget framhållas att de angivna tonnagesiffrorna inte speglar de faktiska leveranserna av andrahandstonnage till utlandet. Dessa svarade under år 1978 mot 1 811 000 brt.

Liksom sjöfartspolitiska utredningen anser jag att den nuvarande lagen och den samrådsordning som gällt vid tillämpningen av denna har fungerat tillfredsställande. En permanent lagstiftning får utformas mot bakgrund av ett sjöfartspolitiskt program. I detta sammanhang bör också frågan om s. k. bare-boat charter komma upp till behandling. Inom kommunikationsdepartementet har utarbetats en promemoria om denna form för befraktning (Ds K 1978:8) i syfte att ta bort de lagtekniska brister som f. n. är förbundna med denna. Promemorian har remissbehandlats.

Jag föreslår att lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg förlängs ett år.

## 9 Vissa bemanningsfrågor

### 9.1 Bemanning av isbrytare och sjömätningsfartyg

Regeringen uppdrog i regleringsbrev för budgetåret 1976/77 åt sjöfartsverket att i samråd med chefen för marinen utreda förutsättningarna för en övergång – helt eller delvis – till civil bemanning av sjöfartsverkets isbrytare och sjömätningsfartyg. I en rapport benämnd Bemanning av isbrytare och sjömätningsfartyg (sjöfartsverket oktober 1978) har sjöfartsverket redovisat uppdraget. Föreskrivet samråd har skett med chefen för marinen. Mot bakgrund av den redovisning som sker i rapporten – som behandlar frågan enbart med hänsyn till konsekvenserna av en ändrad bemanningsform för de båda berörda statliga myndigheterna – föreslås ingen generell ändring i bemanningsformen för statsisbrytarna och sjömätningsfartygen. I rapporten framhålls emellertid att bemanningsfrågan kan komma i ett annat läge om man också väger in de långsiktiga aspekterna på sysselsättningen inom den svenska handelsflottan.

Rapporten har remissbehandlats. Remissbilden är splittrad. Flera remissinstanser, däribland överbefälhavaren, statskontoret, flertalet av de hörda länsstyrelserna samt SACO/SR och kompani- och plutonsofficersförbunden delar utredningens uppfattning att det även fortsättningsvis bör vara en militärt bemannad isbrytar- och sjömätningsflotta. Landsorganisationen, Svenska sjöfolksförbundet, Svenska maskinbefälsförbundet, Statsanställdas förbund, Sveriges fartygsbefälsförening, m. fl. anser däremot att civila arbetsuppgifter såsom isbrytning och sjömätning skall utföras av civil personal. TCO anser att man inte nu bör genomföra någon generell ändring i bemanningsformen, men att frågan utreds ytterligare. Slutligen anser en grupp remissinstanser, bl. a. riksrevisionsverket, Svenska hamnförbundet och statens personalnämnd, att frågan om civil eller militär bemanning inte har analyserats tillräckligt och i alla avseenden.

För egen del vill jag anföra följande. Frågan om civil eller militär bemanning av isbrytarna och sjömätningsfartygen har utretts vid flera tillfällen. Jag anser det angeläget att ett definitivt ställningstagande sker så snabbt som möjligt för att bl. a. undanröja den osäkerhet beträffande den framtida bemanningsformen som har funnits sedan länge. Den nu framlagda rapporten har främst tagit sikte på att belysa konsekvenserna vid en övergång till civil bemanning för de båda berörda myndigheterna, sjöfartsverket och marinen. För ett definitivt ställningstagande i frågan är det nu presenterade underlaget enligt min mening inte tillräckligt.

En ändrad bemanningsform skulle få olika konsekvenser i ekonomiska och andra avseenden och torde med all sannolikhet påverka bl. a. sjöfartsverkets organisation. Verket har under hösten 1978 kommit in med förslag till ny organisation för sjöfartsverket. Förslaget bereds f. n. inom departementet. Av det nu anförda framgår att frågan behöver beredas ytterligare. Den nu

framlagda rapporten behöver kompletteras i vissa hänseenden innan ett definitivt förslag kan lämnas.

## 9.2 Ny bemanningsreglering inom handelssjöfarten

Bemanningen av fartyg är reglerad i 6 kap. lagen (1965:719) om säkerheten på fartyg (omtryckt 1978:109), sjöbefälskungörelsen (1960:487, omtryckt 1976:774) m. fl. författningar. Orsaken till att bemanningen är reglerad i författning är främst hänsynen till sjösäkerheten, såväl säkerheten för fartyget, de ombordvarande och lasten som skyddet för den marina miljön. För alla handelsfartyg utom de minsta skall sjöfartsverket fastställa den minsta besättning som kan anses betryggande från sjösäkerhetssynpunkt i den fart vari fartyget används eller avses att användas (minimibesättning).

Befälsbemanningsutredningen avlämnade i januari 1978 sitt slutbetänkande. Regeringen överlämnade den 9 februari 1978 betänkandet till sjöfartspolitiska utredningen för att denna inom ramen för sina direktiv skulle göra vissa kompletteringar rörande de ekonomiska konsekvenserna av förslagen och en översyn av vissa avsnitt, vilken föranleddes av träffade kollektivavtalsuppgörelser. Sjöfartspolitiska utredningen överlämnade i maj 1978 sin kompletterande utredning. Betänkandet och kompletteringen har därefter remissbehandlats.

Befälsbemanningsutredningen lägger fram förslag som innebär att det offentliga ansvaret för att fartygen är bemannade på ett från sjösäkerhetssynpunkt betryggande sätt mer odelat än för närvarande läggs på sjöfartsverket. De nuvarande detaljbestämmelserna rörande bemanning i författning slopas. Härigenom öppnas möjlighet till en flexiblare praxis i bemanningsärenden, där större hänsyn kan tas till utvecklingen inom sjöfarten och till speciella förhållanden i enskilda fall. Inte minst betydelsefulla för bemanningspraxis blir enligt utredningen de överenskommelser som träffas mellan redarna och de ombordanställdas organisationer. Ett vidgat inflytande från arbetsmarknadsparternas sida på bemanningen kommer enligt utredningen att främja en utveckling som gagnar näringen i stort.

En viktig del av utredningens förslag tar sikte på att avveckla den s. k. bristmönstringen. Detta system skall då försvinna etappvis och ersättas med en mer reglerad form av möjlighet att gå ifrån gällande beslut om minimibesättning på fartygen.

Behörighetskraven för all sjöpersonal föreslås reglerade i en särskild förordning. Denna skall bygga på nuvarande ordning beträffande utbildning och praktik för behörighet men innebära att den nya utbildningsordning som är under arbete beaktas.

De frågor som behandlas av utredningarna, särskilt bemanningsfrågan, har stor betydelse för sjöfarten. Detta gäller i främsta rummet sjösäkerheten men också det ekonomiska resultatet av fartygsdriften. Personalkostnaden utgör en stor andel av ett fartygs driftskostnader. Det är därför en väsentlig fråga för

den svenska handelsflottans konkurrensförmåga, att samhällets bemanningsreglering är så smidig att bemanningsminskningen får genomföras snabbt om förutsättningarna för arbetets bedrivande ändras genom nya arbetsbesparande anordningar eller genom omorganisation av det arbete som skall kunna utföras av minimibesättningen.

Jag avser att inom kort föreslå regeringen att i en särskild proposition lägga fram förslag beträffande den framtida bemanningsregleringen.

Det viktigaste området som kommer att behandlas i denna proposition är enligt min mening en ny form för bemanningsreglering, så att hänsyn kan tas till förhållandena på varje enskilt fartyg. I beslutsordningen bör också öppnas möjligheter att anpassa minimibesättningsbesluten till utvecklingen inom sjöfarten, både tekniskt och på det kollektivavtalsreglerade området. Inte minst betydelsefullt blir detta därför att sjöarbetstidslagen (1970:105, senast ändrad 1976:586) i stor utsträckning tillåter parterna att komma överens om annat arbetstidsuttag än det i lagen bestämda.

Jag avser också att i propositionen dra upp riktlinjer för en ny behörighetsordning för sjöpersonal.

## 10 Hemställan

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

*dels att antaga*

1. inom kommunikationsdepartementet upprättat förslag till lag om fortsatt giltighet av lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg,  
*dels att*

2. bemyndiga fullmäktige i riksgäldskontoret att under tiden den 1 juli 1979 – den 30 juni 1980 ikläda staten kreditgarantier till svenskt rederiföretag till högst det belopp som den 1 juli 1979 står kvar av det garantibelopp om 500 000 000 kr., som beslöts av riksdagen med anledning av förslag i prop. 1976/77:146,

3. till *Bidrag till vissa resor av sjöfolk* – utöver vad som har föreslagits i prop. 1978/79:100 – för budgetåret 1979/80 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 18 000 000 kr.,

4. till *Statens lånefond för den mindre skeppsfarten* – med ändring av vad som har föreslagits i prop. 1978/79:100 – för budgetåret 1979/80 under statens utlåningsfonder anvisa ett investeringsanslag av 15 000 000 kr.

## 11 Beslut

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