

Motion

1976/77: 882

av herr Werner m. fl.

om förbud mot överförande av fartyg i svenska handelsflottan till bekvämlighetsflagg

Svenska sjöfolksförbundet har i aratal kämpat mot den alltmer förekommande bekvämlighetsflaggningen av fartyg i den svenska handelsflottan. Förbundet har agerat kraftigt för att få till stånd blockader mot alla fartyg som överförs till s. k. bekvämlighetsflagg. Man har också lyckats få till stånd en internationell blockad mot sådana fartyg genom beslut i ITF (Internationella transportarbetarfederationen).

En mangårig och hard kamp har förts från Svenska sjöfolksförbundet för att få till stånd drägliga arbets- och säkerhetsförhållanden ombord på dessa fartyg, som i regel hämtar sina besättningar i länder med mycket svaga fackliga organisationer. Ingen kan då ta vara på de ombordanställdas fackliga intressen. I många fall har ITF:s och Svenska sjöfolksförbundets aktioner lett fram till väsentligt bättre löneavtal och stora retroaktiva utbetalningar till sjömännen på dessa bekvämlighetsflaggade fartyg. Omfattande reparationer av fartyg – både från sjösäkerhetssynpunkt, boende- och arbetsmiljösynpunkt – har framtvingats i många fall.

Denna kamp har i första hand gällt utländska fartyg och utländska redare. Men på senare tid blir det alltmer vanligt att också svenska fartyg sätts under bekvämlighetsflagg. Detta sker enbart på grund av redarnas jakt på största möjliga profit. Redarkapitalet skyr inga medel i den vägen. Här kan man i första hand göra stora vinster genom en väsentligt liberalare beskattning. Man undandrar svenska staten och kommunerna stora belopp genom skatteflykt. Dessutom görs stor profit på besättningens och säkerhetens be- kostnad. Enligt beräkningar som gjorts kan ett rederi skära ner sina om- kostnader med mellan 40 och 50 % på detta förfarande, dvs. ett fartyg som normalt har dygnsomkostnader på 18 000–19 000 kr. kan komma ner under 10 000.

Professor Folke Schmidt tog upp denna fråga i en artikel i Dagens Nyheter så tidigt som 1973. Det kan vara på sin plats att återge några av de syn- punkter Schmidt förde fram. Han skrev bl. a. följande, efter det att han förklarat redarnas skattevinster i samband med bekvämlighetsflaggning:

Det otäcka ligger dock främst på ett annat håll. Fartyg under bekvämlighetsflagg representerar ett kapital utanför varje samhällslig kontroll. Det är inte övervakat av myndigheter. Inte heller står det under trycket från en offentlig opinion. Bekvämlighetstonnaget uppvisar därför den otyglade kapitalismens avigsidor.

Schmidt skriver vidare

Lagstiftning om säkerhet till sjöss är nästan betydelselös om myndigheten inte utövar effektiv kontroll. Vad ett bekvämlighetsland kan göra är knappast mer än att som Liberia utse en undersökningskommission vid allvarliga fartygsolyckor. Intill dess att olyckan är framme förekommer ingen kontroll redan av den anledningen att fartyget aldrig kommer till hamn i bekvämlighetslandet. Det har också visat sig att sjöolyckor med fartyg under bekvämlighetsflagg ofta beror på försummelser som knappast förekommer när fartyget är från ett gammalt sjöfararland.

Visst har Schmidt rätt i sin bedömning att det är otyglad kapitalism. Produktion för profit är kapitalism och den är alltid otyglad. Det svenska redarkapitalet skiljer sig helt naturligt inte från kapitalet i övrigt i vart land. Det är en betydande del av denna kapitalism som agerar efter samma premisser – högsta möjliga profit på satsat kapital.

De svenska redarna är nu beredda att också satsa sjöfolkets arbetstillfällen på profitens altare. Ett svenskt rederi haller just i dagarna på att driva redarnas rätt att flagga ut svenska fartyg i gynnsammare och mer profitgivande, men mindre nogräknade länder. Ett tillmötesgående för detta rederis krav innebär att det är fritt fram för övriga svenska redare att säga ett slutgiltigt farväl till den svenska sjöfarten. Det innebär också att sjöfolket ställs utan arbete. Men så fungerar kapitalismen. Hemlandet och den arbetarkår som mot usla löner i aratal slitit och seglat in redarnas stora profiter struntar man fullkomligt i. Här gäller högsta utdelning på satsat kapital, ingenting annat.

Dessa problem är i första hand internationella från sjösäkerhetssynpunkt och miljöskyddssynpunkt. Det är nödvändigt att tvinga fram strikta internationella bestämmelser och avtal som föreskriver ett minimum av säkerhetsföreskrifter som inte får underskridas och på ett effektivare sätt kan övervakas internationellt.

Det är nödvändigt att få till stand minimibestämmelser hur ett fartyg skall vara utrustat och inrett ur boendemiljö- och arbetsmiljösynpunkt för dem som skall arbeta ombord och att detta också effektivt kan kontrolleras internationellt.

Men det är också viktigt att det vidtas åtgärder som förhindrar svenska redare att segla under bekvämlighetsflagg. Inte minst med tanke på att sjöfolket allvarligt hotas av total arbetslöshet. Läget på arbetsmarknaden är redan nu mycket kärvat. Skulle ca 17 000 sjömän inom en snar framtid ställas utan arbete uppstår ytterst svåra problem.

Man måste också ställa frågan: Skall vi ha någon sjöfartsnäring i detta land? För redarna själva bestämma och sätta sina fartyg under den flagg de tjänar mest på, kommer den svenska handelsflottan kanske att så småningom helt försvinna. Vi anser förfarandet med bekvämlighetsflaggning helt förkastligt och oacceptabelt. Arbetstillfällena försvinner för den svenska sjömanskaren. Säkerheten på haven försämras – hotet mot havsmiljön ökar starkt.

Det har visat sig att tankfartygen under bekvämlighetsflagg har en andel av hela tanktonnage som uppnår 25 %. Men fiffelflaggande tankfartyg svarar för nära hälften av haverier och sjöolyckor. Det är ytterst angeläget att så långt det är möjligt förebygga och förhindra haverier och sjöolyckor. De senaste åren har hundratals sjömän fått offra sina liv i dåliga och usla fartyg som enligt svensk uppfattning inte varit sjövärdiga. Otaliga sådana fartyg seglar i dag på haven. Nära nog dagligen kan man läsa om haverier med saknade sjömän och katastrofhotande oljeläckage.

De svenska redarna kan inte låga sig in i denna ohämmade profitjakt. Det måste vidtas åtgärder av sådant slag att detta stoppas och att sjöfolkets arbeten räddas.

Med hänvisning till det anförda föreslås

att riksdagen uttalar att överförande av svenska fartyg under s. k. fiffelflagg skall förbjudas och hos regeringen begär förslag till lagstiftning i detta syfte

Stockholm den 24 januari 1977

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

NILS BERNITSON (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)

i Malmö

KARL HALLGREN (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

KARIN NORDLANDER (vpk)

GUSTAV LORENTZON (vpk)

i Kramfors