

Regeringens proposition

1991/92:64



om upphävande av lagen (1989:990) om tillstånd
till överlåtelse av skepp

Prop.
1991/92: 64

Regeringen föreslår riksdagen att anta det förslag som har tagits upp i
bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 24 oktober 1991.

På regeringens vägnar

Carl Bildt

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av
skepp (flagglagen) skall upphöra att gälla vid utgången av år 1991.

Förslag till

Lag om upphävande av lagen (1989: 990) om tillstånd till
överlåtelse av skepp

Härigenom föreskrivs att lagen (1989: 990) om tillstånd till överlåtelse av
skepp skall upphöra att gälla vid utgången av år 1991.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 24 oktober 1991

Närvarande: statsministern Bildt, ordförande, och statsråden B. Westerberg, Friggebo, Johansson, Laurén, Hörnlund, Olsson, Svensson, af Ugglas, Dinkelspiel, Thurdin, Hellsvik, Wibble, Björck, Davidson, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, P. Westerberg, Ask

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om upphävande av lagen (1989: 990) om tillstånd till överlåtelse av skepp

1 Inledning

Enligt 1 § lagen (1989:990) om tillstånd till överlåtelse av skepp (flagglagen) får ett svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Vid prövningen av frågor om tillstånd till överlåtelse skall enligt 5 § särskilt beaktas skeppets betydelse för landets totalförsvar, den flagg som skeppet är avsett att föra, möjligheterna att driva skeppet lönsamt under svensk flagg och andra från sjöfartspolitisk synpunkt betydelsefulla omständigheter.

Enligt en till lagen anslutande förordning (1989:994) om tillstånd till överlåtelse av skepp prövas tillståndsfrågor av sjöfartsverket. Verket skall dock med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning om någon av de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till en ansökan eller om ärendet bedöms ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd. Sjöfartsverkets beslut får överklagas till regeringen.

Det bör i sammanhanget nämnas att enligt lagen (1939:299) om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m.m. gäller särskilda föreskrifter om överlåtelse eller upplåtelse av fartyg vid krig eller krigsfara eller andra av krig föranledda utomordentliga förhållanden. Den lagstiftningen berörs inte i detta sammanhang.

2 Överväganden

Den nuvarande flagglagen trädde i kraft den 1 januari 1990. Lagen ersatte då en tidigare lag i ämnet, nämligen lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg. Den lagen var tidsbegränsad men giltighetstiden förlängdes åtskilliga gånger fram till dess att den nya lagen trädde i kraft.

1977 års lagstiftning skall ses mot bakgrund av att den svenska handelsflottan från och med år 1975 minskade kraftigt både med avseende på

antalet fartyg och antalet sysselsatta ombord. Svenska rederier började samtidigt i ökad utsträckning engagera sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg. Genom att fartyget efter överlåtelsen kom att föra andra nationers flagg kunde det bemannas med utländsk arbetskraft, varvid bemanningskostnaden sjönk betydligt. Skillnaden i bemanningskostnader mellan fartyg under svensk flagg och vissa andra nationers flagg hade vid mitten av 1970-talet blivit så stora, att svenska redare hade svårt att driva fartygen lönsamt i den internationella konkurrensen. Problemet var detsamma för flertalet traditionella sjöfartsnationer.

Avsikten med 1977 års lag var att förbjuda överlåtelser där det svenska rederiet även efter överlåtelsen hade kvar den ekonomiska och driftsmässiga kontrollen över fartyget. Hade han inte det, var överlåtelsen i praktiken tillåten. Detsamma gäller enligt den nya flagglagen. Där har emellertid huvudvikten lagts vid hänsynen till den svenska beredskapen. Det har från beredskapssynpunkt ansetts angeläget att det finns såväl ett tillräckligt antal fartyg under svensk flagg som aktiva svenska sjömän att bemanna dem med.

Minskningen av den svenska handelsflottan har fortsatt även efter tillkomsten av 1977 års flagglag. Lagstiftningen har fördröjt utvecklingen men inte helt kunnat hindra fortsatt utflaggning. Det finns anledning att anta att lagen i själva verket utgjort en spärr mot registrering i det svenska fartygsregistret av svenska redares nyförvärv på grund av att redaren känt osäkerhet om tillstånd till utflaggning skulle komma att meddelas vid ändrade förhållanden.

Sedan år 1989 har bidrag utgått till svenska rederier för svenska handelsfartyg i fjärrfart. Bidraget utgörs dels av den sjömansskatt som redaren har betalat in, dels av ett bidrag om 38 000 kr. per helårsanställd sjöman för sociala avgifter. Statens kostnader för bidraget uppgår till ca 550 milj. kr. per år. Genom bidraget har svenska redares bemanningskostnader blivit mer jämförbara med andra redares kostnader på de marknader där svensk sjöfart i huvudsak är verksam. Bidraget har medfört att minskningen av den svenska handelsflottan har stannat av.

Det är regeringens avsikt att föreslå riksdagen att bidraget till svenska rederier avvecklas. Därvid kan det bli aktuellt med andra åtgärder så att en handelsflotta under svensk flagg och med i möjligaste mån svensk bemanning kan bevaras. Frågan vilka åtgärder som är lämpligast för att nå detta syfte är emellertid komplicerad och kräver ytterligare överväganden.

Det beredskapsskäl som utgjorde huvudmotivet för den nuvarande flagglagen har med den utveckling som under senare tid ägt rum i vår omvärld inte längre samma tyngd. Det är i alla händelser inte rimligt att svenska redare när bidraget upphör skall vara underkastade de restriktioner som flagglagen innebär, särskilt inte om några alternativ till utflaggning för att sänka kostnaderna till en konkurrenskraftig nivå då ännu inte står till buds. Vidare är flagglagen inte möjlig att behålla när ett EES-avtal har trätt i kraft. Lagen bör därför upphävas. Att behålla lagen så länge bidraget utgår är knappast meningsfullt. Den bör därför upphöra att gälla redan vid utgången av år 1991.

Om i ett beslut om tillstånd särskilda villkor för tillståndet har föreskri-

vits, upphör givetvis villkoret att gälla samtidigt med lagen. Någon särskild bestämmelse om detta torde inte behövas.

Prop. 1991/92: 64

Sjöfartsverket och Sveriges redarcförening har tillstyrkt att lagen upphävs, medan Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet och Svenska sjöfolksförbundet har avstyrkt.

3 Upprättat lagförslag

I enlighet med det anförda har inom kommunikationsdepartementet upprättats förslag till lag om upphävande av lagen (1989: 990) om tillstånd till överlåtelse av skepp.

Lagstiftningsfrågan är av sådan beskaffenhet att lagrådets hörande skulle sakna betydelse.

4 Hemställan

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att anta förslaget till lag om upphävande av lagen (1989: 990) om tillstånd till överlåtelse av skepp.

5 Beslut

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

