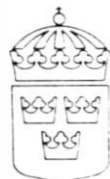


Motion till riksdagen

1988/89:T612

av Anna Wohlin-Andersson m. fl. (c)

Sjöfarten



Mot.
1988/89
T612-614

De sjöfartspolitiska besluten under 1988 om återbetalning av del av inlevererade sociala avgifter och av inlevererad sjömansskatt innebär säkerligen att avvecklingen av den svenska handelsflottan stoppas upp. Insatserna är särskilt betydelsefulla för den svenska mindre sjöfarten.

I ett nästa sjöfartspolitiskt steg måste nu vår linjesjöfart och vår specialsjöfart säkras. Vidare måste möjligheter skapas för att fler stora bulk- och tankfartyg skall kunna drivas under svensk flagg.

För att nå dessa mål bör vi dels inrätta ett svenskt internationellt skeppsregister, dels avveckla den s.k. flagglagen.

Nytt skeppsregister

Västtyskland (som bekant vår största handelspartner) har nu sällat sig till skaran av västliga traditionella sjöfartsnationer med ett särskilt skeppsregister. Där lagstiftas f.n. om rätt för rederierna att på fartyg under västtysk flagg anställa utländsk arbetskraft på villkor enligt avtal med facklig organisation i vederbörandes hemland.

Därmed tillämpar åtta europeiska sjöfartsländer denna konkurrensstärkande princip. Länderna i vår närmaste omgivning, Danmark och Norge, har med denna politik skapat en ny vitalitet i sina handelsflottor. I Finland lanseras nu ett liknande program i samarbete mellan rederibranschen och fackliga organisationer.

Avsaknaden av ett register innebär att svensk rederinäring har en försvagad konkurrenskraft. Vidare skapar förekomsten av olikartad sjöfartspolitik i Norden problem för sjöfarten på svenska hamnar när det gäller broderländernas rätt att delta i svensk inrikesfart. Danska och norska fartyg i respektive lands internationella skeppsregister har nämligen sådana konkurrensfördelar att de snabbt skulle slå ut de svenska fartygen om de gavs fritt tillträde till svenska inrikestransporter.

Sverige har därför intagit ståndpunkten att s.k. DIS- och NIS-fartyg trots dansk respektive norsk flagg inte omfattas av de kustfartsavtal som gäller för dessa flaggor. Dessa avtal har ingåtts under andra förutsättningar än nu gällande. I Norge och Danmark har man en annan uppfattning och därför finns idag en friktion i det nordiska sjöfartsområdet. En harmonisering av de nordiska ländernas sjöfartspolitik vore en stor fördel.

Den s.k. sjöfartskrisen är inte längre en kris för sjöfarten som sådan, utan för sjöfart under svensk flagg. Svenska rederier har etablerat verksamhet i

stor skala utomlands för att överleva. Under svensk flagg finns nu mindre än 2 miljoner ton dw medan det under utländska flaggor finns svenskägda fartyg om drygt 7 miljoner ton dw.

Så gott som hela det svenskägda beståndet av stora bulkfartyg och tankfartyg finns nu under andra flaggor. Detta är helt oacceptabelt ur beredskapssynpunkt. Men detta innebär också att vi förklarar oss ointresserade av att fartyg under svensk flagg skall kunna vara med i konkurrensen på den i särklass största internationella sjöfartsmarknaden. Bulk- och tanktrafiken är nämligen hela 80 procent av världsjöfarten sett till godsvolymer och transportprestation. Ett svenskflaggat engagemang inom denna sektor kan tillföra Sverige ett betydligt ökat sjöfartsnetto.

En viktig angelägenhet för våra importörer och exportörer är att linjesjöfarten också i framtiden kan bedrivas med svenskflaggade fartyg i direkttrafik på Göteborg. Om svenskflaggad trafik av kostnadsskäl inte kan hävda sig och initiativet glider över till utländska rederier ökar risken för att direktanlöpen upphör och att Göteborg inte längre är en centralhamn utan en hamn vilken som helst i den europeiska periferin. Detta skulle vara till allvarlig skada för svensk handel och industri.

Några ord om påståendena om att ett särskilt register skulle eliminera många arbetstillfällen för svenskt sjöfolk. Sanningen är att en relativt liten del av sjöfolket skulle direkt beröras av ett register för fartyg i oceanfart. Som nämnts har vi så gott som inga stortank- eller storbulfartyg under svensk flagg. Däremot skulle ett register förhoppningsvis innebära att vi i Sverige skulle få uppleva en ny dynamik i handelsflottan, ledande till en ökning av sysselsättningen redan på reellt kort sikt. Exemplet från bl.a. Danmark och Norge säger oss detta.

Transportrådet har gjort en utredning kallad "Möjligheter att förbättra sjötransportkapaciteten". I denna kan vi bl.a. läsa: "Enligt TPR kan det konstateras att Sveriges behov av sjötransporter under kris och krig inte kan tillgodoses med enbart svenskflaggade fartyg. Detta konstaterande görs mot bakgrund av statsmakternas riktlinjer om vilken importnivå som skall förutsättas i planeringen samt vår handelsflottas nuvarande sammansättning.

Problemet med att tillgodose behovet av sjötransporter kan uppstå tidigt under ett förkrigsskede i samband med att olika länder forcerar sin import vilket gör att konkurrensen om tillgängligt tonnage ökar. Problemen förstärks om mobiliseringar inleds inom försvarspakten och respektive nation hemkallar och slår vakt om sitt eget tonnage samt NATO-sjöfartspool börjar tillämpas.

När det gäller vår utrikeshandel kan transportbehoven under ett förkrigsskede inte tillgodoses med svenskflaggade fartyg. Kapaciteten är bl.a. otillräcklig när det gäller tank- och bulktonnage. Detta gäller även om samtliga svenskflaggade fartyg är tillgängliga och sjötransportmönstret är maximalt effektivt."

Centerpartiet anser att dessa synpunkter måste tas på största allvar.

- Sjöfarten har betydande fördelar ur miljö- och energisynpunkt.
- Svensk sjöfartspolitik måste utgå från att sjöfarten till sin karaktär är en mycket internationell verksamhet. I betydligt högre grad än för de flesta andra branscher formas villkoren för verksamheten på en internationell marknad. Möjligheterna att ha särskilda svenska regler och pålagor är starkt begränsade.
- Sjöfartspolitiken måste sikta till att de intäkter sjöfarten ger det svenska nationalhushållet inte får minska. Sjöfartsnettot beräknas 1988 uppgå till 7 miljarder kr.
- Det förhållandet att 80 % av sjöfarten till och från Sverige går på utländska kölar eller med till utlandet utflaggade svenska fartyg måste ses som en utmaning till aktivitet för de svenska statsmakterna.
- Beredskapssynpunkterna måste beaktas betydligt mer. Existensen av en svensk handelsflotta är avgörande för våra möjligheter att klara en försörjningskris i orostider. Denna aspekt påverkar också tilltron till vår utrikespolitiska linje.
- En svensk handelsflotta av någorlunda storlek är av betydelse för att Göteborg ska kunna bevaras och utvecklas som centralhamn.

SIS

Av alla dessa orsaker bör enligt centerns mening ett svenskt internationellt skeppsregister (SIS) inrättas. En förebild för SIS kan i första hand sökas i den danska lagstiftningen. Förslag till sådant register har också tagits fram av Sveriges Redarförening. Enligt vår uppfattning bör det dock vara ett minimikrav att befälhavaren och maskinchefen på ett SIS-registrerat fartyg är svenska medborgare.

Flagglagen

År 1977 antogs lagen om tillstånd till överlåtelse av fartyg, den s.k. flagglagen. Dess giltighet har därefter förlängts fem gånger, senast t.o.m. utgången av innevarande år. Syftet med lagen har varit att ha kontroll över handelsflottans minskning. Idag fungerar den istället som en broms för en nödvändig tillväxt av handelsflottan. Flagglagen bör därför avvecklas.

Under lagens tillvaro har handelsflottan under svensk flagg minskat från 13 miljoner ton dw till under 2 miljoner ton dw. Som tidigare nämnts finns drygt 7 miljoner ton dw svenskägt tonnage under andra flaggor. Under omstruktureringen har antalet ombordanställda i svenskflaggade fartyg minskat från 25 000 till ca. 12 000.

Detta är bakgrunden till de sjöfartspolitiska beslut vi fattat under 1988. Avsikten var att hindra en hotande eliminering av den svenskflaggade handelsflottan och vända utvecklingen till tillväxt istället.

Så länge som flagglagen finns kvar tvekar emellertid rederierna att ta hem sina utlandsflaggade fartyg. Internationell sjöfart kräver internationell handlingsfrihet för att vara konkurrenskraftig. Att föra hem fartygen till en

nationell reglering, som flagglagen, innebär en begränsning av rederiernas kommersiella möjligheter och utvecklingskraft.

Mot. 1988/89
T612

Enkelt uttryckt: rederierna vill inte flagga hem fartygen så länge vi har en lag som förhindrar dem att flagga ut igen när förhållandena så kräver. Därför motverkar flagglagen de sjöfartspolitiska åtgärder som nu börjar verka inom rederinäringen. Flagglagen hämmar den önskvärda utvecklingen och bör därför snarast avvecklas.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen begär att regeringen utformar ett svenskt internationellt sjöfartsregister enligt intentionerna i motionen och därefter återkommer med ett lagförslag om inrättandet av ett svenskt internationellt sjöfartsregister,
2. att riksdagen beslutar att avveckla flagglagen.

Stockholm den 20 januari 1989

Anna Wohlin-Andersson (c)

Rune Thorén (c)

Elving Andersson (c)

Bengt Kindbom (c)

Anders Svärd (c)

Karin Starrin (c)