

# Motion till riksdagen

1987/88:T607

av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s)

om åtgärder för svensk sjöfarts framtid

---

## Sjöfartspolitiska åtgärder i vår omvärld

Svensk sjöfart arbetar till 95 % i någon form av internationell konkurrens. Beroende på fartsområde och typ av sjöfart ser denna konkurrens olika ut. Huvudparten av den kvarvarande svenskflaggade flottan arbetar i dag i Nord- och Östersjöområdet samt i trafik på Nordatlanten. En rad av de europeiska sjöfartsländer som nu är våra huvudsakliga konkurrenter i denna trafik har under året vidtagit en rad åtgärder för att stärka den nationella sjöfarten.

Hollands parlament har förlängt existerande kapital- och driftssubventioner för holländskt flaggande fartyg till en beräknad årlig kostnad om cirka 1 miljard.

Västtyskland tillämpar fortsatt subvention för nybyggnation av fartyg vid tyskt varv för tysk flagg med upp till 20 % av kontraktspriset.

Danmarks Folketing har beslutat förlänga ett system med obegränsade underskottsavdrag för enskild persons investering i fartygsandelar. Det finns i dag ett tjugotal större fartyg i order på danska varv för dansk flagg. Regeringen har också föreslagit inrättandet av ett s. k. Internationellt fartygsregister samt avskaffande av inkomstskatt för danskt sjöfolk i fjärrfart.

Norge. Inrättandet av det norska Internationella Skipsregistret (NIS) har medfört att NIS vid årsskiftet omfattade över 100 fartyg om ca 5 miljoner tdw. Genom denna möjlighet att bedriva sjöfart under norsk flagg men med sjöfolk från främst Sydostasien på s. k. lokala villkor har konkurrensen ytterligare skärpts för delar av det svensflaggade tonnaget.

## Sjöfartsmarknadernas utveckling

Även om världssjöfarten ännu dras med betydande tonnageöverskott, främst inom stortank, bulk och linjesjöfart så har 1987 ändå inneburit en viss återhämtning. Flera oberoende bedömare anser att förutsatt en fortsatt stabil världshandelsutveckling så går flertalet sjöfartsmarknader nu mot bättre balans mellan utbud och efterfrågan.

## En långsiktig svensk sjöfartspolitik

I vår motion TU 1986/87:610 redovisade vi ett antal åtgärder som vi finner nödvändiga för att trygga en svensk handelsflotta.

Härutöver vill vi framhålla att det är angeläget att den svenska sjöfartspolitik utformas så att den ger näringen en klart utformad plats i landets trafikpolitik, som exportnäring och som betydelsefull grund för vårt oberoende och neutralitet. I detta bör följande beaktas:

○ Sjöfartens roll i trafikpolitiken:

Sjöfarten svarar för 95 % av vårt lands import-exportgods, 45 % av de inrikes godstransporterna och för 35 miljoner passagerare till och från landet. Självfallet är det så att åtgärder inom ett transportslag får konsekvenser för andra. Ett av de långsiktiga politiska kraven på transportpolitiken är att minska godstrafikens bidrag till miljöförstöringen. Då sjöfart är det i särklass miljövänligaste transportsättet bör dess möjligheter att bidra till minskad miljöförstöring beaktas.

○ Sjöfarten som näring:

Svensk sjöfart lämnar trots den stora tonnagemässiga tillbakagången fortfarande ett betydande ekonomiskt bidrag till vårt land. 1987 beräknas svenska rederiers exportinkomster uppgå till ca 16 miljarder, med ett valutanetto för Sverige på ca 7 miljarder. Detta innebär att sjöfarten svarar för ca 20 % av den totala svenska tjänsteexporten. Det är angeläget att riksdag och regering klart deklarerar att det är av nationellt intresse att sjöfartsnäringen finns kvar som svensk näring. Även om svensk sjöfart verkar i en ibland extrem internationell konkurrens och självfallet som komplement till de svensklagade fartygen även måste arbeta med fartyg under andra flaggor, måste det fastslås att näringen har sin bas i det svenska samhället och med svensk flagg.

○ Internationellt samarbete:

Bredvid överkapaciteten i världens varvsindustri är sjöfartsnäringens grundproblem systemet med "bekvämlighetsflagg". Det har i Sverige länge rått politisk enighet om att "bekvämlighetsflaggen" är ett hot mot all seriös sjöfart. Detta har av riksdag och regering uttryckts som att "sjöfart under bekvämlighetsflagg är ett ovälkommet inslag i världssjöfarten". Nu har under senare tid de borgerliga partierna delvis ändrat ståndpunkt och säger i en reservation till trafikutskottets betänkande 1987/88:8, att regeringen bör överväga att även i Sverige inrätta ett särskilt register. Detta är i grunden fel. Sjöfartens problem löses inte genom inrättandet av fler bekvämlighetsregister. Det är tvärtom bristen på nationell och internationell reglering samt kontroll av sjöfartens villkor som är problemet.

Sverige måste här aktivt arbeta för initiativ i internationella samarbetsorgan med inriktning på att uppnå internationella överenskommelser om avveckling av bekvämlighetsregistren. Detta är särskilt angeläget från miljösynpunkt då det bekvämlighetsflaggade tonnaget står för merparten av miljöförstörande haverier och oljeutsläpp. Så är exempelvis totalförlisning beräknat på procent av tonnaget tre gånger högre för cypriotiskt flaggade fartyg än för OECD-genomsnittet. Bristen på säkerhetslagstiftning och ringa eller obefintlig nationell kontroll är en av grunderna för bekvämlighetsregistren.

Sverige bör här ta initiativ till utmönstring av de äldsta från miljösynpunkt ofta direkt farliga fartygen. Dessa ägs som regel av de mest skrupelfria redarna och seglar ofta med illa utbildade och underbetalda besättning.

ar från utvecklingsländerna. Ett sätt att komma till rätta med denna s. k. substandardsjöfart är att skapa en internationell konvention om skrotningspremier för fartyg som på grund av ålder, konstruktion, teknisk standard är olämpliga för handelssjöfarten.

Mot.1987/88  
T607

## Hemställan

Med hänvisning till det anförd hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i moti-  
onen anförts om åtgärder för svensk sjöfarts framtid.

Stockholm den 22 januari 1988

*Karl-Erik Svartberg (s)*

*Evert Svensson (s)*

*Lisbet Calner (s)*

*Lennart Nilsson (s)*

*Sverre Palm (s)*