

**Trafikskottets betänkande****1981/82:17****om anslag till Sjöfart (prop. 1981/82:100)**

## SJÄTTE HUVUDDITTELN

**Sjöfart, m. m.**

1. **Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet.** I proposition 1981/82:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1982/83 under avsnitt E. Sjöfart, punkterna E 1 – E 5, på s. 97–117. Förslagen innebär

*att till Farledsverksamhet, exkl. isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 343 313 000 kr. (punkt E 1, s. 99–105),*

*att till Isbrytning anvisas ett förslagsanslag på 166 000 000 kr. (punkt E 2, s. 106–107),*

*att till Fartygsverksamhet anvisas ett förslagsanslag på 29 983 000 kr. (punkt E 3, s. 107–111),*

*att till Sjöfartsmateriel m. m. anvisas ett reservationsanslag på 45 700 000 kr. (punkt E 4, s. 111–114),*

*att till Övrig verksamhet anvisas ett förslagsanslag på 26 069 000 kr. (punkt E 5, s. 115–117).*

Regeringen har vidare (punkt E 4: s. 111–114) föreslagit riksdagen att sjöfartsverket lämnas ett beställningsbemyndigande på högst 5 000 000 kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1984/85.

**Motioner**

I motion 1981/82:277 av Märta Fredrikson m. fl. (c) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att ytterligare avbemannning av fyrar ej sker.

I motion 1981/82:426 av Sonja Rembo (m) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen snarast framlägger förslag till en framtida struktur av det svenska hamnväsendet och till dess genomförande.

I motion 1981/82:785 av Hans Gustafsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder som säkrar fortsatt bemanning av Hanö och Utklippans fyrar.

I motion 1981/82:792 av Sonja Rembo m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om lag om åtgärder till skydd för svensk sjöfart mot osund konkurrens.

I motion 1981/82:795 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen beslutar att begära av regeringen att ett sjöfartspolitiskt program utarbetas i enlighet med innehållet i motionen,

2. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till skapande av ett statligt rederi,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag till statlig leasingverksamhet i enlighet med vad som anförs i motionen,

4. att riksdagen beslutar att uttala att näringen anpassas till UNCTAD-koden 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder,

5. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag syftande till att utveckla kust- och inrikessjöfarten med statlig rederiverksamhet,

6. att riksdagen beslutar att uttala sig för att bemanningen av isbrytare skall vara civil.

I motion 1981/82:1024 av Karl-Anders Petersson (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen tillser att sjöfartsverket inom sin organisation och fortsatta verksamhet beaktar nödvändigheten av bemannad fyrplats på Hanö.

I motion 1981/82:1026 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson (båda vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till uppbyggnad av sjöfartsledningarna till Uppsala och Enköping så att de kan anslutas till Mälårleden.

I motion 1981/82:1028 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av ITF listats som bekvämlighetsflagg ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan etablerad flagg,

2. att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte skall anlita fiffelflaggade fartyg.

I motion 1981/82:1136 av Eric Holmqvist m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen uttalar att regeringen bör uppdraga åt transportforskningsdelegationen att i samarbete med skånska varv och övrig industri utveckla ett system för närsjöfart i enlighet med vad som anförts i motionen.

Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:1131.

I motion 1981/82:1385 av Erling Bager (fp) yrkas

1. att riksdagen uttalar sig för att Sverige följer samtliga regler gällande internationella säkerhetsbestämmelser i kemikaliebalkkoden enligt IMCO,

2. – om beslutet inte kan uppfyllas omedelbart – att riksdagen uttalar sig för

en mycket kort tidsbegränsning av transporter under nuvarande förhållanden.

I motion 1981/82:1389 av Rolf Clarksom m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3 och 4).

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om regler för ett avgiftssystem vid isbrytarhjälp i enlighet med vad som i motionen anförts,

4. att riksdagen till Isbrytning för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 161 000 000 kr.

I motion 1981/82:1390 av Bertil Danielsson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en ändring i förordningen om lotsavgift i enlighet med vad som i motionen anförts.

I motion 1981/82:1853 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts rörande lotsavgifter.

I motion 1981/82:1861 av Kerstin Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen framlägger förslag om regler och bestämmelser för användning av flytväst i samband med båt färder.

I motion 1981/82:1872 av Birger Rosqvist och Jan Bergqvist (båda s) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att kraven i SOLAS-konventionen angående inertgasanläggning på tankfartyg som anlöper svensk hamn införs snarast möjligt.

I motion 1981/82:1873 av Birger Rosqvist och Olle Östrand (båda s) yrkas

1. att riksdagen beslutar uttala att avgifter för sjösäkerhetstjänstens lotsning utformas så att sjösäkerheten ej äventyras,

2. att riksdagen beslutar uttala att avgiften får en från hamnsynpunkt mera neutral utformning i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1981/82:1874 av Birgitta Rydle (m) och Kerstin Ekman (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en speciellt anpassad fritidsskepparutbildning.

I motion 1981/82:1886 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av trafikpolitiska åtgärder i Södermanland såvitt gäller sjöfart.

I motion 1981/82:1892 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om en sjöfartspolitisk uppgörelse mellan staten, redarna och de fackliga organisationerna,

2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om bemanning av isbrytare och sjömätningfartyg.

## Utskottet

Sjöfartsverkets verksamhet är uppdelad på tre program: Farledsverksamhet, Fartygsverksamhet och Övrig verksamhet. Medel till programmet Farledsverksamhet anvisas över två anslag, Farledsverksamhet exkl. isbrytning resp. Isbrytning. Härigenom ges möjlighet att särredovisa den icke avgiftsfinansierade isbrytningen i förhållande till de avgiftsfinansierade verksamhetsgrenarna inom programmet Farledsverksamhet. De övriga programmen motsvaras av anslag med samma benämning som programmen. För verkets investeringar anvisas medel över anslaget Sjöfartsmateriel m. m.

Sjöfartsverket har i sin anslagsframställning beräknat bruttokostnaderna, exkl. investeringar, till 582,5 milj. kr. för nästa budgetår. Efter avdrag för intäkter under anslagen och bidrag från andra huvudtitlar motsvarar det ett anslagsbehov på 553,2 milj. kr. eller 53,2 milj. kr. mer än vad som anvisats för innevarande budgetår.

Regeringen föreslår att *anslagen för nästa budgetår, exkl. investeringar*, tas upp med sammanlagt 565,4 milj. kr. Härav avser 343,3 milj. kr. Farledsverksamhet exkl. isbrytning, 166,0 milj. kr. Isbrytning, 30,0 milj. kr. Fartygsverksamhet och 26,1 milj. kr. Övrig verksamhet. Av det beräknade anslagsbehovet för Övrig verksamhet avser 19,8 milj. kr. utgifter som tidigare förts upp under andra anslag. Det betyder att det beräknade anslagsbehovet totalt sett är 7,6 milj. kr. lägre i propositionen jämfört med sjöfartsverkets förslag.

Anslagen har i propositionen beräknats enligt det s. k. huvudalternativet vilket innebär att de minskats med 2 % efter pris- och löneomräkning. Enligt föredragande departementschefen kan de nödvändiga rationaliseringarna och besparingarna göras med i stort sett bibehållen ambitionsnivå för verksamheten. Indragning av tjänster inom den centrala förvaltningen, tidigare försäljning av mindre fartyg som verket planerar att ta ur drift, rationaliseringar inom lotsväsendet genom naturlig avgång och minskade driftkostnader för isbrytarna är exempel på föreslagna besparingar. Föredraganden aviserar vidare att han så snart riksdagen tagit ställning till propositionen (prop. 1981/82:74) om enklare mönstring av sjömän återkommer till riksdagen med förslag om att aveckla sjömansnämnden.

I motion 1981/82:1389 (m) föreslås att en mindre *avgift för isbrytning* införs som är konstruerad så att den premierar fartyg som har högsta isklass. Med hänvisning härtill yrkar motionärerna att riksdagen till Isbrytning anvisar 161 milj. kr. vilket är 5 milj. kr. mindre än regeringens förslag.

Sjöfartsverket har i en skrivelse till regeringen, daterad den 21 september 1981, framhållit att avgifter för isbrytningen inte bör införas då de skulle försämra sjötransporternas konkurrenskraft. Verket anser vidare att trafikrestriktioner som innebär att isbrytarassistans till olika hamnar endast lämnas fartyg av en viss storlek är ett effektivare styrmedel än avgifter.

Frågan om avgiftsbeläggning av isbrytarverksamheten behandlades senast av riksdagen år 1970 i samband med beslutet att införa transportstöd (prop. 1970:84, SU 1970:105, rskr 1970:271). Transportstöd infördes inte för sjötransporter vilket bl. a. motiverades med den avgiftsfria isbrytningen. Om avgifter för isbrytning införs kommer konkurrensförhållandena mellan land- och sjötransporter att rubbas. Utskottet anser därför att frågan bör tas upp i ett större sammanhang. I utredningen om sjöfartens roll i trafikpolitiken (SOU 1981:103) behandlas frågan om transportstöd till sjöfarten. I avvaktan på den av regeringen aviserade propositionen med anledning av utredningen avstyrker utskottet motionen i denna del och tillstyrker regeringens förslag till anslagsberäkning för Isbrytning.

Utskottet godtar för sin del även regeringens övriga beräkningar av sjöfartsverkets driftsanslag samt den föreslagna inriktningen av denna verksamhet.

Sjöfartsverket har i sin anslagsframställning beräknat medelsförbrukningen för *investeringar* under nästa budgetår till 137,4 milj. kr. Enligt föredraganden kan investeringsramen begränsas till 65,4 milj. kr. vilket motsvarar en belastning på anslaget på 45,7 milj. kr. Föredraganden framhåller att han inte utöver medel för vissa ersättningsinvesteringar och arbetsmiljöförbättrande åtgärder är beredd att föreslå ytterligare resurser för fartygs- och båtinvesteringar eftersom verket de senaste åren kunnat genomföra en relativt omfattande förnyelse av fartygs- och båtflottan.

I propositionen föreslås vidare att verket på samma sätt som tidigare ges ett beställningsbemyndigande på högst 5 milj. kr. för leveranser av sjöfartsmateriel under budgetåret 1984/85.

Utskottet tillstyrker den föreslagna investeringsramen liksom anslagsberäkningen. Utskottet godtar vidare att sjöfartsverket lämnas det av föredraganden begärda beställningsbemyndigandet.

I motion 1981/82:1892 (s) yrkas att regeringen i överläggningar med redarna och de fackliga organisationerna kraftfullt verkar för att en *sjöfartspolitisk uppgörelse* kan nås. Motionärerna anser att statliga insatser för att öka konkurrenskraften hos den svenska sjöfarten bör göras under den förutsättningen att redarna garanterar att en viss del av nybeställningarna av fartyg görs hos svenska varv och att en ökad andel av handelsflottan blir svenskflaggad. De fackliga organisationerna har enligt motionen förklarat sig beredda att medverka till åtgärder som förbättrar kostnadsrelationerna för svensk sjöfart.

Riksdagen beslutade den 10 juni 1980 om nya riktlinjer för sjöfartspolitikken varvid bl. a. ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program antogs (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412). Målet för den statliga sjöfartspolitiken angavs vara att skapa förutsättningar för att landets utrikeshandel kan utföras på ett effektivt sätt till lägsta samhällsekonomiska

kostnader. Förutsättningar borde skapas för att trygga landets transportförsörjning i politiska och ekonomiska krissituationer, och sjöfartens möjligheter att som konkurrenskraftig exportnäring stärka Sveriges betalningsbalans borde tas till vara.

Det sjöfartspolitiska programmet utgör enligt utskottets mening en god grund för samhällets strävan att stärka den svenska sjöfartsnäringen. Som framhålls i motionen har emellertid svenska fartyg f. n. svårt att hävda sig i den internationella konkurrensen. Dessa svårigheter förstärks av en matt utrikeshandel och av att många rederiers ekonomiska ställning är svag.

Mot bakgrund av dessa problem har på regeringens initiativ överläggningar förts mellan redarna och de fackliga organisationerna varvid olika stimulansåtgärder för svensk sjöfart diskuterats. Generaldirektören för sjöfartsverket har vidare på regeringens uppdrag fört samtal med parterna i syfte att utröna om dessa kunde enas om vilka åtgärder som är erforderliga. I en skrivelse till regeringen av den 15 februari 1982 meddelade generaldirektören att vid överläggningarna enighet inte kunnat nås om en gemensam framställning till regeringen.

Utskottet kan i och för sig instämma i vad som sägs i motionen om det angelägna i att andelen svenskflaggade fartyg ökar och att nybeställningar av fartyg görs på svenska varv. Utskottet konstaterar dock att regeringen redan tagit initiativ av det slag som begärs i motionen. Tyvärr har dock parterna inte kunnat enas vilket betyder att två inbördes olika framställningar om stimulansåtgärder för svensk sjöfart föreligger. Enligt utskottets mening bör regeringens överväganden med anledning av dessa förslag avvaktas varför motion 1981/82:1892 (s) i denna del bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) yrkas att riksdagen begär av regeringen att ett *sjöfartspolitiskt program* utarbetas med samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar som grund. Det bör dessutom enligt motionärerna vara en del av och harmonisera med ett långsiktigt industripolitiskt program som omfattar hela den svenska industrins utveckling.

Som utskottet redan uttalat i det föregående fattade riksdagen i juni 1980 beslut om ett långsiktigt sjöfartspolitiskt program. Utskottet har också redovisat att regeringen tagit initiativ till överläggningar mellan sjöarbetsmarknadens parter. Regeringen har vidare i budgetpropositionen redovisat att ett förslag med anledning av utredningen om sjöfartens roll i trafikpolitiken kommer att föreläggas riksdagen.

Utskottet anser mot denna bakgrund att något behov inte föreligger att av regeringen begära att ett sjöfartspolitiskt program utarbetas i enlighet med vad som anges i motionen och avstyrker därför yrkandet härom.

I motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) yrkas vidare att regeringen utarbetar förslag till skapande av ett *statligt rederi* och *statligt leasingverksam-*

het samt att riksdagen uttalar att näringen anpassas till *UNCTAD-koden* 40-40-20, bl. a. genom bilaterala avtal med råvaruproducerande och progressiva u-länder.

Utskottet som tidigare har behandlat dessa frågor anförde då att det är av stor betydelse för att den svenska sjöfartsnäringen skall kunna utvecklas i sunda former att konkurrensen inte snedvrids genom att staten engagerar sig som rederiägare (TU 1979/80:26 och TU 1980/81:17). Utskottet framhöll vidare att den sjöfartspolitiska utredningens förslag om ett statligt leasing-företag (SOU 1979:67) kunde medföra att de marknadsmässiga, kommersiella och tekniska bedömningar som bör göras i samband med investeringar i fartyg kunde förlora i vikt vid de enskilda rederierna, samtidigt som staten tvingades göra de nödvändiga bedömningarna.

Beträffande UNCTAD-koden ansåg utskottet att Sverige borde ansluta sig på samma villkor som u-länderna varigenom det från svensk sida godtas att u-landsrederier inom linjekonferenser får sig tillförsäkrade en viss andel av konferenslasterna. Utskottet underströk att detta inte får tolkas som ett allmänt godtagande av lastuppdelningsprincipen och att Sverige fortfarande borde verka för att lastuppdelningen begränsas så att cross-trade-intressena inte ytterligare skadas.

Utskottet som inte funnit anledning att ändra uppfattning i berörda frågor avstyrker motionen i dessa delar.

I motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) yrkas också att riksdagen hos regeringen begär förslag syftande till att utveckla *kust- och inrikessjöfarten* med statlig rederiverksamhet.

I motion 1981/82:1026 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till utbyggnad av *sjöfartslederna till Uppsala och Enköping* så att de kan anslutas till Mälaren.

Utskottet har tidigare uttalat att en större andel än f. n. av det samlade transportarbetet lämpligen kan ske till sjöss samt att den långa kusten med kanalförbindelser till insjöhamnar och det väl utbyggda hamnsystemet i förening med en effektiv kustsjöfartsnäring borde kunna utnyttjas bättre (TU 1979/80:26 och TU 1980/81:17).

I utredningen om sjöfartens roll i trafikpolitiken (SOU 1981:103) behandlas såväl kust- och inrikessjöfarten som de inre vattenlederna. I avvaktan på regeringens ställningstagande med anledning av utredningsförslagen avstyrker utskottet motionerna såvitt nu är i fråga.

I motion 1981/82:1028 (partimotion, vpk) yrkas *dels* att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att fartyg som för flagg som av Internationella Transportfederationen (ITF) listas som *bekvämlighetsflagg* ej skall tillåtas anlöpa svensk hamn, såvida inte fartyget har slutit avtal med ITF eller av ITF godkänt nationellt förbund och i övrigt uppfyller de krav som ställs på utrustning, bemanning etc. för att få föra skandinavisk eller annan

etablerad flagg, dels att riksdagen uttalar att statliga och kommunala myndigheter för sina transporter inte skall anlita fiffelflaggade fartyg.

Utskottet behandlade även dessa frågor i sina betänkanden 1979/80:26 och 1980/81:17 och anförde då att bekvämlighetsflaggen utgör ett ovälkommet inslag i världssjöfarten. Sverige borde därför fortsätta att verka för internationell enighet om att undanröja skadeverkningarna av bekvämlighetsflottarnas verksamhet och om det visar sig vara den enda möjligheten på sikt avveckla bekvämlighetsregistren.

Utskottet framhöll vidare att Sveriges internationella åtaganden i princip gör det omöjligt att hindra fartyg från att anlita svensk hamn bara med hänvisning till att fartyget för en viss flagg. Det är dock angeläget att noga övervaka att fartygen uppfyller överenskomna normer till skydd för sjösäkerheten, de ombordanställda och havsmiljön varför utskottet ansåg att sjöfartsverket borde prioritera inspektioner av fartyg som kan bedömas ha bristfällig standard.

Beträffande yrkandet att statliga och kommunala myndigheter ej bör anlita bekvämlighetsflaggade fartyg för transporter uttalade utskottet att ett totalförbud skulle strida mot våra internationella åtaganden och dessutom skulle kunna fördyra och i ett krisläge försvåra för landets energiförsörjning nödvändig tillförsel av oljeprodukter. Utskottet framhöll också att kravet i upphandlingskungörelsen (1973:600) att affärsmässighet skall iakttas vid upphandling innebär att hänsyn också måste tas till transporternas kvalitet, varför det måste kunna förutsättas att statlig myndighet förvissat sig om att fartyg som man avser att befakta inte brister i säkerhet eller standard och att inte rederier anlitas som undandrar sig sitt sociala arbetsgivaransvar. Enligt vad utskottet erfarit har de under senare år skärpta kraven på fartygen medfört att på olika sätt undermåligt tonnage ej kommit i fråga vid upphandling av frakttjänster för statliga myndigheter.

Utskottet har inte funnit anledning att ändra uppfattning i dessa frågor och avstyrker därför motionen.

I motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) yrkas att riksdagen uttalar sig för att *bemanningen av isbrytare* skall vara civil.

I motion 1981/82:1892 (s) framhålls att det inte är klarlagt att en övergång till civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg skulle innebära stora merkostnader för samhället. Det yrkas därför att ett fullständigt utredningsmaterial tas fram så att förslag i bemanningsfrågan kan läggas fram till behandling under nästa riksmöte.

Det sjöfartspolitiska beslutet 1980 innebar en fortsatt militär bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg. Som grund till beslutet låg bl. a. en av sjöfartsverket utarbetad rapport benämnd Bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg. Frågan om civil bemanning hade dessförinnan utretts i flera omgångar under lång tid. Den avgörande faktorn enligt propositionen var det statsfinansiella läget. Den samlade merkostnaden, vad avser löner,

beräknades årligen uppgå till minst 50 milj. kr. i 1979 års lönenivå. Härtill skulle kostnader tillkomma för ombyggnad av äldre fartyg så att de motsvarar civila krav. Dessa kostnader uppskattades i sjöfartsverkets rapport till 100 à 200 milj. kr.

Utskottet anser att dessa skäl alltjämt äger sin giltighet och att något behov av att nu utreda frågan inte föreligger. Motionerna avstyrks därför i denna del.

I motion 1981/82:426 (m) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen snarast framlägger förslag till en framtida struktur av det svenska *hamnväsendet* och till hur den skall genomföras. Enligt motionären har utvecklingen lett till en viss överkapacitet på hamnresurser. Det framhålls vidare att det inte torde vara realistiskt att tänka sig att kommunerna skulle vara beredda att göra avkall på den höga prioritering av hamnverksamheten som är vanlig och att det finns en uppenbar risk för att alltmer skattemedel kommer att satsas i en ofruktbar konkurrens mellan de hamnägande kommunerna. Av dessa skäl är det enligt motionen nödvändigt att snarast genomföra en övergripande planering och styrning av det svenska hamnväsendet.

I motion 1981/82:1886 (s) framhålls att Oxelösunds kommun under en femårsperiod förlorat närmare 1 000 arbetstillfällen och att svårigheterna för stålindustrin på orten inneburit konsekvenser också för hamnen. Det hänvisas också i motionen till en utredning, som kommunen tillsammans med länsstyrelsen tagit initiativ till, i vilken konstateras att hamnens utvecklingsmöjligheter såväl vad beträffar massgodshantering som styckegodshantering är goda. Motionärerna, som förordar Oxelösunds hamn som en bashamn, anser att hamnen med mycket måttliga investeringar kan byggas ut till en kapacitet som svarar mot förväntad kolimport i hela Mellansverige.

Utskottet har tidigare framhållit att det finns ett behov av en övergripande hamnplanering och att en mera aktiv styrning av hamnväsendet än den som sker f. n. är nödvändig (TU 1979/80:26). På uppdrag av regeringen har sjöfartsverket utarbetat en perspektivplan för hamnväsendet. I budgetpropositionen aviseras att ett förslag om hamnpolitiken med anledning av verkets rapport kommer att föreläggas riksdagen. Regeringens förslag i denna fråga bör enligt utskottets mening avvaktas. Utskottet förutsätter att propositionen kommer att föreläggas riksdagen utan onödigt dröjsmål. Någon särskild framställning till regeringen, som begärs i motion 1981/82:426 (m), synes därför inte nödvändig.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionerna 1981/82:426 (m) och 1981/82:1886 (s) i denna del bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

*Bemanningen av fyrplatser tas upp i tre motioner.*

I motion 1981/82:277 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att ytterligare avbemannning av fyror ej sker.

I motion 1981/82:785 (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen skyndsamt vidtar åtgärder som säkrar fortsatt bemanning av Hanö och Utklippans fyrar.

I motion 1981/82:1024 (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen tillser att sjöfartsverket inom sin organisation och fortsatta verksamhet beaktar nödvändigheten av bemannad fyrplats på Hanö.

Yrkandena motiveras på liknande sätt i de tre motionerna. De skäl som anförs är bl. a. att personbemanning av fyrarna är ett viktigt led i kustbevakningen, behovet av väderleksobservationer samt övervakning av båttrafiken och då speciellt fritidsbåtarna.

I samband med att riksdagen i mars 1981 fattade beslut om miljösäkrare sjötransporter lades en ny handläggningsordning för indragning av kustpersonal fast (prop. 1980/81:119 bil. 2, TU 1980/81:31, rskr 1980/81:442). Den nya ordningen innebär att innan åtgärder vidtas som syftar till indragning av personal, som har direkt betydelse för tillsynen och övervakningen av kusterna, skall andra berörda myndigheter och länsstyrelsen i det aktuella länet informeras. Om länsstyrelsen finner att den tilltänkta indragningen innebär mera väsentliga förändringar skall länsstyrelsen göra en allsidig utredning. Därvid skall bl. a. förslag lämnas på bemanning som tillgodoser de anspråk som olika samhällsintressen ställer. I utredningen skall även behandlas frågor om finansiering av en fortsatt bemanning, fördelning av kostnader mellan olika intressenter samt huvudmannaskap för personalen.

Sjöfartsverkets program för automatisering av bemannade fyrar har slutförts, vilket innebär att fast stationerad personal inte behövs för fyrteknisk tjänst. Av andra skäl än fyrtekniska finns emellertid fortfarande personal anställd på en rad fyrplatser. Hanö för vilken SMHI är huvudman är ett sådant exempel.

Enligt utskottets mening har den nya handläggningsordningen skapat garantier för att indragning av kustpersonal inte sker utan att intressenter av det slag som omnämns i motionerna beretts tillfälle att redovisa hur en sådan indragning skulle påverka deras verksamhet. Utskottet vill i sammanhanget erinra om sitt uttalande i betänkande TU 1980/81:31 att ambitionen inte får begränsas till att undvika onödiga indragningar av personal utan att det är angeläget att sjöfartsverket och andra berörda myndigheter även aktivt verkar för att tillskapa nya arbetsuppgifter på fyrplatserna.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:1390 (m) framhålls att lotsplatserna i Västervik och Oskarshamn har öppet kl. 05.00–21.00 medan lotsplatsen i Kalmar har s. k. dispositionsdygn som omfattar 24 timmar för att den sjöfart som går genom sundet skall kunna få lots dygnet runt. De förändringar i förordningen om *lotsavgifter* som genomfördes vid årsskiftet har enligt motionären inneburit

att de som önskar anlita lots för passage av Kalmarsunds djupränna mellan kl. 19.00 och 05.00 måste erlägga en lotsavgift som är en tre gånger så stor som normaltaxan vilket medför att åtskilliga fartyg söker sig utanför Öland med ökad haveririsk som följd. Motionären anser att det enklaste sättet att lösa frågan är att besluta att Kalmar lotsplats skall vara öppen för genomfartstrafik kl. 00–24.

I motion 1981/82:1853 (vpk) framhålls att förändringen i förordningen om lotsavgifter som i vissa fall innebär en tredubbling av avgifterna drabbat de mindre hamnarna hårt. Söderhamn och Hudiksvall omnämns särskilt. Enligt motionen finns det ingen anledning att på detta sätt spara in några miljoner kronor då även de mindre hamnarna måste vara kvar och utgöra en viktig del av vårt framtida transportsystem.

I motion 1981/82:1873 (s) yrkas *dels* att avgifter för sjösäkerhetstjänstens lotsning utformas så att sjösäkerheten ej äventyras, *dels* att avgiften får en från hamnsynpunkt mera neutral utformning. Enligt motionärerna kommer den kraftiga höjningen av lotsavgifterna att medföra att fartyg ger sig in i farleder utan lots och därmed hotar sjösäkerheten vilket strider mot av riksdagen tidigare uttalade riktlinjer. Det framhålls också att systemet med trefaldiga lotsavgifter påverkar hamnverksamheten på så sätt att de hamnar som har sådana straffavgifter mister en del av sin attraktivitet.

Efter framställning från sjöfartsverket beslutade regeringen den 26 november 1981 att lotsavgifterna skulle höjas fr. o. m. den 1 januari 1982. Beslutet innebar *dels* en generell höjning av avgifterna, *dels* att en kraftigt förhöjd avgift infördes för lotsning under tid då lotsplats enligt sjöfartsverkets föreskrifter är stängd. Den förhöjda avgiften är tre gånger så stor som ordinarie taxa.

Enligt vad utskottet erfarit står vid en del lotsplatser båtmän och lots till förfogande för lotsning även på tider då lotsplatsen enligt sjöfartsverkets föreskrifter skulle vara stängd. Konsekvensen av regeringsbeslutet blir att även i dessa fall lotsavgifterna kommer att sättas till tre gånger den ordinarie taxan vilket inte torde ha varit avsikten med beslutet.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att de beslutade förändringarna i lotsavgifterna kan medföra negativa konsekvenser inte minst vad gäller konkurrensförhållandena mellan olika hamnar. För att undanröja de uppkomna olägenheterna har sjöfartsverket den 17 februari 1982 beslutat att sätta ned den förhöjda avgiften till en och en halv gånger ordinarie taxa i de fall lotsplatsen hålls öppen enligt vaktlista, turfördelningslista eller liknande trots att den enligt sjöfartsverkets föreskrifter skall hållas stängd. Enligt verket sker den beslutade nedsättningen av taxan i avvaktan på resultatet av en pågående översyn av lots- och fyrkungörelsen och därav föranledda ändringar i lotsavgiftsförordningen.

Utskottet finner det tillfredsställande att sjöfartsverket har beslutat att sätta ner de förhöjda lotsavgifterna. Därmed torde de problem som motionärerna pekat på väsentligen kunna undvikas. Utskottet vill i

sammanhanget understryka betydelsen av att verket vid sin översyn av lotsavgifterna beaktar att dessa fastställs på ett sådant sätt att konkurrensförhållandena mellan olika hamnar inte påverkas. Likaså vill utskottet understryka vikten av att lotskungörelsen, lotsavgifter och service utformas på ett sådant sätt att fartygen stimuleras att anlita lots där sjö- och miljösäkerhet så kräver.

Med hänvisning till det anförda synes syftena med motionerna till väsentlig del vara tillgodosedda varför de inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1981/82:792 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till lag om åtgärder till *skydd för svensk sjöfart mot osund konkurrens*.

Enligt motionen medger inte existerande lagstiftning ingripanden mot exempelvis osund priskonkurrens från statshandelsländer och länder som tillhandahåller bekvämlighetsflagg. Motionärerna anser att det är angeläget att Sverige inför en lagstiftning som ger regeringen befogenhet att vidta åtgärder i samklang med åtgärder som kan komma att beslutas av övriga sjöfartsnationer i västvärlden. Med anledning härav, framhåller de, är det olyckligt att det förslag till proposition som utarbetats inom regeringskansliet och som underställts lagrådets prövning ännu inte förelagts riksdagen.

I augusti 1978 gjorde Befraktarrådet och Sveriges redareförening ett gemensamt uttalande angående öststaternas sjöfartspolitik. Organisationerna hemställde att regeringen – i likhet med vad som skett i flera stater – skulle lägga fram ett förslag till lagstiftning, som möjliggör ingrepp mot utländska rederier som bedriver priskonkurrens efter normer som ter sig främmande för en sund marknadsekonomi, att användas för koordinerade åtgärder på bred västeuropeisk bas.

I den sjöfartspolitiska propositionen framhölls att Sverige, i likhet med andra sjöfartsnationer, bör skydda sin sjöfart mot såväl diskriminering som andra skadliga åtgärder. Föredraganden anmälde att han hade för avsikt att påbörja ett lagstiftningsarbete i detta syfte. Detta uttalande lämnades utan erinran från riksdagens sida (prop. 1979/80:166, TU 1979/80:30, rskr 1979/80:412).

Regeringen beslutade den 9 april 1981 att inhämta lagrådets yttrande över ett inom regeringskansliet utarbetat förslag till lag om åtgärder till skydd för svensk sjöfart. I lagrådsremissen föreslås att regeringen får möjlighet att föreskriva åtgärder till skydd för svensk sjöfart om denna drabbas av diskriminering, priskonkurrens som bedöms vara snedvridande eller andra förfaranden till skada för sjöfartsnäringen. Åtgärderna skall endast vidtas i samarbete med andra traditionella sjöfartsländer. Lagrådet lämnade sitt yttrande till förslaget den 29 april 1981. Regeringen har ännu inte förelagt riksdagen någon proposition i frågan.

Utskottet vill för sin del slå fast det angelägna i att den svenska sjöfarten inte skadas av osund priskonkurrens på fraktmarknaden eller andra

diskriminerande åtgärder. Utskottet konstaterar att ett lagförslag till skydd för svensk sjöfart har utarbetats i enlighet med vad som angavs i den sjöfartspolitiska propositionen. Detta måste tolkas som att Sverige med kraft är berett att skydda svenska sjöfartsintressen mot osund konkurrens. Ett flertal länder inom OECD har redan infört en sådan lagstiftning. Det gäller t. ex. samtliga EG-länder. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer hur statshandelsländernas och andra länders prispolitik påverkar den svenska rederinäringens bestånd och utvecklingsmöjligheter samt ingående prövar behovet att förelägga riksdagen det utarbetade lagförslaget. Det är självfallet angeläget att ett nära samarbete i dessa frågor sker med andra sjöfartsnationer inom OECD och EG.

Med hänvisning till det anförda synes syftet med motionen till väsentlig del vara tillgodosett varför den inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1981/82:1136 (s) yrkas att riksdagen uttalar att regeringen bör uppdraga åt transportforskningsdelegationen att i samarbete med skånska varv och övrig industri utveckla ett *transportsystem för närsjöfart*.

Motionärerna hänvisar *dels* till närsjöfartsutredningens förslag till transportsystem där stycke- och partigods sjötransporteras på ro-ro-fartyg med landsvägstrailers som lastbärare, *dels* till ett system för närsjöfart som utvecklats vid tekniska högskolan i Lund. Enligt motionärerna är det viktigt att pågående utredningsarbete kan fullföljas vilket sannolikt kräver statligt initiativ.

Utskottet betraktar de transportsystem med kombinerade sjö- och landtransporter som omnämns i motionen som intressanta. Denna typ av transportsystem kan tänkas vara ett av flera tänkbara sätt att öka den andel av transportarbetet som sker till sjöss. Utskottet har vid flera tillfällen uttalat att en sådan utveckling är önskvärd. Regeringens ställningstagande till närsjöfartsutredningens förslag bör dock avvaktas. Utskottet har den principiella inställningen att riksdagen endast i undantagsfall bör ta ställning till vilka frågor som olika forskningsorgan skall prioritera inom ramen för sina resurser.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionen i denna del inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:1861 (s) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen framlägger förslag om regler och bestämmelser för *användning av flytväst* i samband med båtferder.

Enligt motionen skulle många tillbud få en lyckligare utgång om de inblandade använde flytväst. Motionärerna framhåller att i samband med tvingande bestämmelser bör minimikrav på flytvästars säkerhet fastställas. De framhåller vidare att vid båtförsäljning bör minst en flytväst ingå i köpet och att båtuthyrare bör åläggas att tillhandahålla flytvästar.

Utskottet vill först kommentera yrkandet om minimikrav på flytvästars säkerhet. Med stöd av marknadsföringslagen har konsumentverket utfärdat

tvingande riktlinjer för flytutrustning för fritidsbruk (konsumentverkets författningssamling 1978:7). För att kontrollera att riktlinjerna följs gör verket stickprov. Enligt vad utskottet erfarit synes kvaliteten på de flytvästar som finns på marknaden vara god. Motionsyrkandet i denna del synes således redan vara tillgodosett.

Antalet dödsolyckor med fritidsbåtar har minskat under senare år. Under år 1975 då det fanns 545 000 fritidsbåtar omkom 115 personer. År 1981 hade antalet omkomna minskat till 77 trots att antalet fritidsbåtar ökat till 845 000. Denna positiva utveckling beror bl. a. på bättre båtmaterial, ökat simkunande, bättre flytvästar och det propaganda- och upplysningsarbete som främst sjösäkerhetsrådet bedrivit. Den främsta olycksorsaken är alkoholen.

Sjösäkerhetsrådet som har till uppgift att verka för sjösäkerhet med inriktning på fritidsbåttrafiken anser enligt vad utskottet inhämtat att den viktigaste åtgärden för att ytterligare minska olyckorna med fritidsbåtar är en fortsatt intensiv informations- och upplysningsverksamhet riktad till en bred allmänhet. Enligt rådet bör man så långt som möjligt undvika tvång och myndighetsåtgärder i samband med den avkoppling och rekreation som sjö- och båtliv innebär.

Utskottet som med tillfredsställelse noterat minskningen av antalet omkomna i fritidsbåtolyckor under senare år är inte berett att tillstyrka de förslag till regler och bestämmelser för användning av flytväst som förs fram i motionen. I likhet med sjösäkerhetsrådet anser utskottet att informations- och upplysningsarbetet har stor betydelse för möjligheterna att ytterligare minska antalet olyckor. Utskottet som sålunda avstyrker motionen vill också peka på svårigheterna att övervaka att bestämmelser av det slag motionärerna vill införa efterlevs.

I motion 1981/82:1872 (s) ställs krav på förbättrad *säkerhetsutrustning på tankfartyg*. Motionärerna yrkar att krav på inertgasanläggning snarast möjligt skall införas för vissa tankfartyg som anlöper svensk hamn. Genom en sådan anläggning kan syrehalten i lastoljetankarna nedbringas, varigenom risken för explosion bortfaller eller minskar väsentligt. Sverige är bundet av konventionsregler, som träder i kraft internationellt i juni 1983 och som bl. a. innebär att befintliga oljetankfartyg från 70 000 dödviktston och uppåt skall vara försedda med inertgasanläggning. Förenta staterna, Storbritannien och Japan har inte avvaktat det internationella ikraftträdandet utan redan genomfört kraven både för egna fartyg och för främmande fartyg som anlöper deras hamnar. Norge ämnar göra detsamma med verkan från den 1 april 1982. Med tanke på de mycket betydande säkerhetsrisker som avsaknad av inertgasanläggning innebär anser motionärerna att Sverige snarast bör följa de nämnda ländernas exempel.

Utskottet har erfarit att Sveriges redareförening har vänt sig till regeringen med en framställning liknande motionärernas. För att framställningen skall

kunna bifallas krävs att de svenska fartyg som är i fråga uppfyller de krav som gäller för inertgasanläggningar. Undersökningar huruvida så är fallet pågår f. n.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om angelägenheten av ett snabbt införande av ifrågavarande krav, inte minst för främmande fartyg som anlöper svenska hamnar. Utskottet förutsätter därför att de pågående undersökningarna bedrivs med största möjliga skyndsamhet och att regeringens snarast inför ifrågavarande bestämmelser. Med det anförda synes syftet med motionen till väsentlig del tillgodosett varför den bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:1874 (m, fp) framhålls att det finns stort behov av en speciellt anpassad *fritidsskepparutbildning* vilken bör sortera under sjöfartsverket. Enligt motionen är inte dagens skepparexamen tillräckligt omfattande för att uppfylla internationell standard. Motionärerna anser vidare att en rad avsnitt i skepparexamen inte behövs för fritidsskeppare medan andra avsnitt såsom meteorologi, manövrering, navigering, livräddning, sjukvård och bogsering bör ingå i en fritidsskepparexamen.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är viktigt att förarna av fritidsbåtar kan ges en lämplig utbildning i vilken bl. a. praktiska moment bör ingå. Enligt vad utskottet erfarit pågår f. n. inom kommunikationsdepartementet en översyn av behörighetsförordningen (1980:465) för sjöpersonal. I samband därmed diskuteras även skepparexamen och möjligheterna att bättre anpassa den till fritidsskepparnas behov. Utskottet anser att resultatet av översynen bör avvaktas och föreslår därför att motionen lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:1385 (fp) pekas på de säkerhets- och miljörisker som *fartygstransporter av kolsvavla* innebär. För dessa transporter gäller bestämmelser i den s. k. kemikaliebalkkoden. Denna har utarbetats inom Mellanstatliga rådgivande sjöfartsorganisationen (IMCO) och tillämpas av de flesta stora sjöfartsnationer. Reglerna i koden ökar i stränghet med det transporterade ämnets farlighetsgrad. För ifrågavarande transporter gäller att fartygen förutom dubbla bottnar och sidor även skall ha lasttankarna skilda från innerskrovet. Sjöfartsinspektionen har medgivit undantag från sistnämnda krav för transporter av kolsvavla med brittiska fartyg via Göta älv och Vänern till Karlstad. Detta finner motionären mycket anmärkningsvärt med tanke på den synnerliga farlighet som kännetecknar transporter av detta gods. Motionären yrkar i första hand att riksdagen uttalar sig för att Sverige följer samtliga säkerhetsbestämmelser i kemikaliebalkkoden. Om ett sådant beslut inte kan verkställas omedelbart yrkas i andra hand att riksdagen uttalar sig för en mycket kort tidsbegränsning av transporter under nuvarande förhållanden.

Enligt vad utskottet erfarit har de brittiska fartyg som är i fråga godkänts för transporter av kolsvavla av den brittiska sjöfartsmyndigheten. Denna har

därvid medgivit undantag från kravet att lasttankarna skall vara skilda från innerskrovet med hänvisning till att fartygen är utrustade med likvärdiga skyddsanordningar. Sjöfartsinspektionen har inte funnit skäl att ifrågasätta den brittiska sjöfartsmyndighetens bedömning. Man har dock för ifrågavarande fartygstransporter föreskrivit att de endast får äga rum på dagtid, att lots måste användas och att annan trafik i stor utsträckning skall lämna dessa fartyg företräde. Vid slussning är säkerhetskontrollen dessutom extra skärpt. Sjöfartsinspektionen utövar också tillsyn över transporter och har inspekterat fartygen.

Utskottet har vidare erfarit att tillgången på tonnage lämpat för dessa transporter på Göta älv och i Vänern är så begränsad att den praktiskt taget endast omfattar de fartyg som är i fråga. Sjöfartsinspektionen har mot den angivna bakgrunden inte funnit anledning att motsätta sig transporter.

Utskottet, som inte finner skäl att ifrågasätta sjöfartsinspektionens bedömning, förutsätter att inspektionen tillvaratar alla möjligheter som den pågående utvecklingen mot miljösäkrare fartyg innebär för att se till att alla miljöfarliga sjötransporter bedrivs på ett sätt som i största möjliga utsträckning minskar de därmed förenade riskerna. Med hänvisning till vad sålunda anförts och till betydelsen av ifrågavarande transporter för den berörda industrisysselsättningen avstyrker utskottet motionen.

## Hemställan

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Farledsverksamhet exkl. isbrytning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 343 313 000 kr.,
2. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1981/82:1389 (m) yrkandena 3 och 4 till *Isbrytning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 166 000 000 kr.,
3. att riksdagen till *Fartygsverksamhet* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 29 983 000 kr.,
4. att riksdagen till *Övrig verksamhet* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 26 069 000 kr.,
5. att riksdagen
  - a. medger att regeringen lämnar sjöfartsverket det beställningsbemyndigande gällande leveranser av sjöfartsmateriel som har förordats i propositionen,
  - b. till *Sjöfartsmateriel m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 45 700 000 kr.,
6. beträffande *sjöfartspolitik*

att riksdagen

  - a. lämnar motion 1981/82:1892 (s) yrkande 1 utan åtgärd,
  - b. avslår motion 1981/82:795 (vpk) yrkandena 1-5,

7. beträffande *sjöfartslederna till Uppsala och Enköping*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:1026 (vpk),
8. beträffande *fartyg under s. k. bekvämlighetsflagg*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:1028 (vpk),
9. beträffande *civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg*  
att riksdagen
  - a. avslår motion 1981/82:1892 (s) yrkande 2,
  - b. avslår motion 1981/82:795 (vpk) yrkande 6.
10. beträffande *hamnpolitiken*  
att riksdagen
  - a. lämnar motion 1981/82:426 (m) utan åtgärd,
  - b. lämnar motion 1981/82:1886 (s) i denna del utan åtgärd.
11. beträffande *bemanningen av fyrpluser*  
att riksdagen
  - a. lämnar motion 1981/82:277 (c) utan åtgärd,
  - b. lämnar motion 1981/82:785 (s) utan åtgärd,
  - c. lämnar motion 1981/82:1024 (c) utan åtgärd,
12. beträffande *lotsavgifter*  
att riksdagen
  - a. lämnar motion 1981/82:1390 (m) utan åtgärd,
  - b. lämnar motion 1981/82:1853 (vpk) utan åtgärd,
  - c. lämnar motion 1981/82:1873 (s) utan åtgärd,
13. beträffande *osund konkurrens på sjöfartens område*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:792 (m) utan åtgärd,
14. beträffande *transportsystem för närsjöfart*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1136 (s) yrkande 1 utan åtgärd,
15. beträffande *användning av flytväst*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:1861 (s),
16. beträffande *säkerhetsutrustning på tankfartyg*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1872 (s) utan åtgärd,
17. beträffande *fritidsskepparutbildning*  
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1874 (m, fp) utan åtgärd,
18. beträffande *fartygstransporter av kolsvavla*  
att riksdagen avslår motion 1981/82:1385 (fp).

## Övriga sjöfartsändamål

2. **Handelsflottans pensionsanstalt.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 6 (s. 117–118) och hemställer

att riksdagen till *Handelsflottans pensionsanstalt* för budgetåret 1982/83 anvisar ett anslag på 1 000 kr.

3. **Handelsflottans kultur- och fritidsråd.** Regeringen har under punkt E 7 (s. 118–120) föreslagit riksdagen att till Handelsflottans kultur- och fritidsråd för budgetåret 1982/83 anvisa ett förslagsanslag på 1 000 kr.

## Motionen

I motion 1981/82:1882 av Bo Siegbahn (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att verksamheten vid handelsflottans kultur- och fritidsråd utreds under beaktande av vad som sägs i motionen.

## Utskottet

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning under punkt E 7.

I motion 1981/82:1882 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att verksamheten vid *handelsflottans kultur- och fritidsråd* (HKF) utreds under beaktande av vad som sägs i motionen.

Enligt motionen har rådets verksamhet till följd av den drastiska nedgången av antalet ombordanställda ständigt minskat samtidigt som den ekonomiska ramen till följd av finansieringssystemet är alltför stor. Motionären anser att utomlands yrkesverksamma svenskar med rätta kan kräva samma kulturella service som de ombordanställda och att en verksamhet därför bör skapas som tillgodoser alla dessa gruppers kulturbehov. Det föreslås därför att HKF snarast avvecklas och att delar av dess verksamhet överförs på andra myndigheter varigenom en besparing på ca 3 milj. kr. skulle kunna göras samtidigt som betydligt fler medborgare skulle få tillgång till ett värdefullt kulturutbud.

Det är enligt utskottets mening väsentligt att i möjligaste mån motverka de ombordanställdas isolering och att staten även framledes påtar sig ansvar för att sjöfolket kan erbjudas kultur- och fritidsaktiviteter. Utskottet är inte berett att förorda att HKF utreds på det sätt som föreslås i motionen och avstyrker därför densamma.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Handelsflottans kultur- och fritidsråd* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,
2. beträffande *kultur- och fritidsverksamheten för sjöfolk* att riksdagen avslår motion 1981/82:1882 (m).

4. **Ersättning till viss kanaltrafik.** Utskottet tillstyrker regeringen förslag under punkt E 8 (s. 120) och hemställer

att riksdagen till *Ersättning till viss kanaltrafik* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.

5. **Lån till den mindre skeppsfarten.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt E 9 (s. 120–121) och hemställer

att riksdagen till *Lån till den mindre skeppsfarten* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 40 000 000 kr.

Stockholm den 9 mars 1982

På trafikutskottets vägnar

ROLF CLARKSON

*Närvarande:* Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s) och Erik Börjesson (fp).

## Reservationer

**1. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet beträffande avgift för isbrytning (mom. 2)**

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt och Per Stenmarck (alla m) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 4 som börjar med "Sjöfartsverket har i en skrivelse" och på s. 5 slutar med "för Isbrytning." bort ha följande lydelse:

Utskottet kan för sin del instämma i det förslag som framförs i motion 1981/82:1389 (m) att en mindre avgift för isbrytning bör införas som premierar fartyg som har högsta isklass. En sådan avgift innebär dels ökade inkomster till statsverket, dels att behovet av isbrytning totalt sett bör minska.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet yrkandet att riksdagen hos regeringen bör begära förslag om regler för ett avgiftssystem vid isbrytning konstruerat på det sätt som angivits i motionen, liksom yrkandet att regeringens förslag till medelsanvisning till Isbrytning för nästa budgetår bör reduceras med 5 milj. kr.

Vad utskottet nu anført bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. att riksdagen

a. med bifall till motion 1981/82:1389 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om avgiftssystem vid isbrytarhjälp.

b. med bifall till motion 1981/82:1389 (m) yrkande 4 och med avslag på regeringens förslag till *Isbrytning* för budgetåret 1982/83 anvisar ett förslagsanslag på 161 000 000 kr.,

**2. vid punkt I Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *sjöfartspolitik* (mom. 6 a)

Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Margit Sandéhn (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 5 börjar med "Riksdagen beslutade" och på s. 6 slutar med "yrkandet härom." bort ha följande lydelse:

Den svenska handelsflottan har som påtalas i motionen mer än halverats sedan år 1975. Tonnaget har minskat från 13 miljoner dwt till 5,5 miljoner dwt och antalet ombordanställda från 23 500 till 11 000. Utskottet ser mycket allvarligt på denna utveckling då en konkurrenskraftig svensk handelsflotta behövs av flera skäl. Som framhålls i motion 1981/82:1892 (s) skapar handelsflottan betydande exportinkomster. Försörjningsberedskapen kräver att vi har en svensk handelsflotta av viss omfattning. Enligt närsjöfartsutredningen (SOU 1981:103) har vi nu nått den gräns under vilken totalförsvarets behov inte längre kan tillfredsställas. Den starka minskningen av handelsflottan ger upphov till stor arbetslöshet bland svenska sjömän. Dessutom skapar en svensk handelsflotta arbetstillfällen inom varv och verkstäder.

För att långsiktigt säkra den svenska sjöfartens utveckling är det enligt utskottets mening nödvändigt att staten, redarna och de fackliga organisationerna samverkar. Överläggningar har förts mellan redarna och de fackliga organisationerna varvid olika stimulansåtgärder för svensk sjöfart diskuterats. Generaldirektören för sjöfartsverket har vidare på regeringens uppdrag fört samtal med parterna i syfte att utröna om dessa kunde komma övrens om vilka åtgärder som är erforderliga. Varken överläggningarna eller generaldirektörens medlingsförsök har emellertid lett till att parterna kunnat enas.

Mot bakgrund av regeringens agerande är det enligt utskottets mening inte förvånande att medlingsarbetet inte gett något resultat. Som motionärerna framhåller antyds inte med ett ord i budgetpropositionen vilka åtgärder som regeringen anser nödvändiga för att den negativa utvecklingen för den svenska handelsflottan skall kunna brytas. Generaldirektören för sjöfarts-

verket hade inte heller några konkreta bidrag från regeringen att erbjuda vid samtalen med parterna. Detta måste tolkas av parterna som att regeringen inte är villig att medverka till åtgärder som kan förbättra förhållandena för svensk sjöfart.

Utskottet anser att det är angeläget att den svenska sjöfartens problem kan lösas snabbt i samverkan mellan stat, redare och sjöfolk. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen att riksdagen bör uttala att regeringen i överläggningar med parterna kraftfullt bör verka för att en sjöfartspolitisk uppgörelse av det slag som anges i motionen skyndsamt kan nås och att resultatet av överläggningarna bör redovisas för riksdagen under våren 1982.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande torde innebära att yrkandet i motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) att regeringen skall utarbeta ett sjöfartspolitiskt program med samhällsekonomiska, sysselsättningspolitiska och försörjningsberedskapsmässiga målsättningar som grund till väsentlig del blir tillgodosett. Utskottet kan dock inte ställa sig bakom att ett program skall utarbetas med den inriktning som anges i motionen och avstyrker därför denna såvitt nu är i fråga.

*dels* att utskottets hemställan under 6 a bort ha följande lydelse:

6. *beträffande sjöfartspolitiken*

att riksdagen

a. med bifall till motion 1981/82:1892 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

**3. vid punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet beträffande civil bemanning av isbrytare och sjömätningarfartyg (mom. 9 a)**

Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Margit Sandéhn (alla s) anser

*dels* att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Det sjöfartspolitiska" och på s. 9 slutar med "denna del." bort ha följande lydelse:

Isbrytning sker för att bistå handelssjöfarten under vintersjöfart vid issvårigheter. Såvitt det är utskottet bekant handhas isbrytningen inte i något annat land av militär personal. Såväl isbrytning som sjömätning är i huvudsak till för att tjäna civila ändamål och syften.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1981/82:1892 (s) att någon objektiv redovisning av vilka konsekvenser en ändrad bemanningsform skulle få för berörda statliga myndigheter inte har redovisats för riksdagen. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen att ett fullständigt utredningsmaterial med uppgifter om vilka konsekvenser i ekonomiska och andra hänseenden som en ändrad bemanningsform skulle få bör tas fram så

att förslag i bemanningsfrågan kan läggas fram till behandling under nästa riksmöte.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande synes innebära att yrkandet i motion 1981/82:795 (partimotion, vpk) att riksdagen skall uttala sig för att bemanningen av isbrytare skall vara civil till en del blir tillgodosett. Utskottet kan dock inte utan föregående utredning av frågan ställa sig bakom ett sådant krav och avstyrker därför motionen i denna del.

*dels* att utskottets hemställan under 9 a bort ha följande lydelse:

9. beträffande *civil bemanning av isbrytare och sjömättningsfartyg*  
att riksdagen  
a. med bifall till motion 1981/82:1892 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört. ♥

**4. vid punkt 3 Handelsflottans kultur- och fritidsråd** beträffande *kultur- och fritidsverksamheten för sjöfolk* (mom. 2)

Wiggo Komstedt (m) anser

*dels* att det stycke av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Det är" och slutar med "därför densamma." bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärens uppfattning att utomlands yrkesverksamma svenskar med rätta kan kräva samma kulturella service som de ombordanställda och att en verksamhet därför bör skapas som tillgodoser alla dessa gruppers kulturbehov. Det nuvarande systemet med finansiering genom tillförsel av en viss procentandel av influtna fyravgifter är otillfredsställande då HKF:s ekonomiska ramar därigenom bestäms av seglationen på Sverige och inte av antalet ombordanställd personal.

Utskottet anser i likhet med vad som framhålls i motionen att HKF snarast bör avvecklas och delar av dess verksamhet överförs på andra myndigheter varigenom en avsevärd ekonomisk besparing för samhället bör kunna åstadkommas. Utskottet tillstyrker därför yrkandet att riksdagen hos regeringen bör anhålla att verksamheten vid HKF utreds under beaktande av vad som sägs i motionen.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *kultur- och fritidsverksamheten för sjöfolk*  
att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1882 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

**Särskilt yttrande**

vid **punkt 1 Anslagen till sjöfartsverkets verksamhet** beträffande *hamnpolitiken* (mom. 10)

Wiggo Komstedt (m) anför:

Jag delar utskottets uppfattning att det finns ett behov av en övergripande hamnplanering och att en mera aktiv styrning av hamnväsendet än den som sker f. n. är nödvändig. Jag vill utöver vad utskottet anfört vid sin behandling av motionerna 1981/82:426 (m) och 1981/82:1886 (s) framhålla att det ekonomiska läget gjort den än angelägnare med en sådan planering för att därigenom en så effektiv fördelning som möjligt av hamninvesteringarna mellan landets kommuner skall kunna uppnås.

