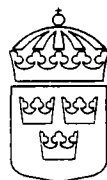


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU8

Lag om tillstånd till överlåtelse av skepp,
m.m.



1989/90
TU8

Sammanfattning

Den s.k. flagglagen upphör att gälla med utgången av innevarande år. I betänkandet behandlas en proposition med förslag att lagen skall ersättas med en ny, som till skillnad från den nu gällande inte skall vara tidsbegränsad. Detta innebär att det även framgent skall krävas tillstånd till överlåtelse av svenska registreringspliktiga skepp eller andelar däri, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Skepp som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten omfattas inte av lagförslaget.

Utskottet tillstyrker lagförslaget och avstyrker yrkanden i m-, fp- och c-motioner om avslag på detsamma. M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig.

Vidare avstyrker utskottet ett yrkande i en m-motion om införande av ett svenskt internationellt fartygsregister. M-, fp- och c-ledamöterna reserverar sig även i den frågan.

Ett yrkande i en vpk-motion om att den nya lagen även skall omfatta skepp, som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten, avstyrks. Detsamma gäller ett annat vpk-yrkande om tidpunkten för ansökan om tillstånd till överlåtelse. Mp-ledamöten reserverar sig i det sistnämnda fallet.

Vidare avstyrker utskottet ett vpk-yrkande som gäller vissa grunder vid prövning av ansökningar om tillstånd till överlåtelse.

Propositionen

Regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslår i proposition 1989/90:22 om lag om tillstånd till överlåtelse av skepp, m.m. att riksdagen antar inom kommunikationsdepartementet upprättade förslag till

1. lag om tillstånd till överlåtelse av skepp,
 2. lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),
 3. lag om ändring i sjömanslagen (1973:282),
 4. lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).
- Lagförslagen har tagits in som *bilaga* till detta betänkande.

I propositionen föreslås att det även efter utgången av år 1989 skall krävas tillstånd till överlåtelse av svenska registreringspliktiga skepp eller andelar däri om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Enligt förslaget skall en ny lag härom utfärdas och den skall inte vara tidsbegränsad. Lagen skall inte omfatta skepp som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten.

Vid prövning enligt den nya lagen skall huvudvikt läggas vid skeppets betydelse för landets totalförsvar, den flagg som skeppet är avsett att föra och möjligheterna att driva skeppet lönsamt under svensk flagg.

I propositionen föreslås också att nuvarande regler om dispens från svensk lagstiftning vid upplåtelse av driften av skepp helt eller delvis till utlänning skall finnas kvar oförändrade. Vidare föreslås att en motsvarande dispensmöjlighet införs i sjöarbetstidslagen (1970:105).

Motionerna

1989/90:T12 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen avslår proposition 1989/90:22.

1989/90:T13 av Kenth Skårvik m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag om lag om tillstånd till överlåtelse av skepp.

1989/90:T14 av Viola Claesson och Jan Strömdahl (båda vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillfredsställande lönsamhet.

2. att riksdagen ej antar 2 § i förslaget till Lag om tillstånd till överlåtelse av skepp,

3. att riksdagen beslutar att 3 § i förslaget till Lag om tillstånd till överlåtelse av skepp får följande lydelse:

Tillstånd skall sökas av överlåtaren innan överlåtelse sker.

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fackliga organisationers inflytande.

1989/90:T15 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag till ett svenskt internationellt sjöfartsregister i enlighet med vad som anförs i motionen.

2. att riksdagen avslår förslaget till Lag om tillstånd till överlåtelse av skepp.

1989/90:T16 av Roy Ottosson m.fl. (mp) vari yrkas att riksdagen beslutar att sysselsättningsaspekter för svenska sjömän och även miljöaspekter skall vägas in vid prövning enligt lagen om tillstånd för överlåtelse av skepp.

Enligt lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, den s.k. flagglagen, som trädde i kraft den 28 juni 1977, gäller att ett svenskt registreringspliktigt skepp eller andel däri inte får överlätas utan tillstånd av regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Vid prövningen av tillståndsfrågan skall särskilt beaktas hur överlåtelsen påverkar effektivitet och sysselsättning inom sjöfartsnäringen och de ombordanställdas förhållanden. Tillstånd skall inte lämnas, om det strider mot väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

Enligt förordningen (1977:495) om tillstånd till överlåtelse av fartyg skall tillståndsfrågan prövas av kommerskollegium i samråd med riksbanken. Bedöms ärendet ha större principiell betydelse eller allmän räckvidd skall enligt förordningen kommerskollegium med eget yttrande underställa ärendet regeringens prövning. Detsamma gäller om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig bifall till ansökningen eller om ärendet gäller fartyg som på visst sätt erhållit statligt stöd.

Flagglagen gällde ursprungligen till utgången av juni 1978. Giltighetstiden har emellertid förlängts vid flera tillfällen, senast till utgången av år 1989 (prop. 1986/87:29, bet. TU 4, rskr. 48).

I propositionen framhålls att flagglagen skall ses mot bakgrund av att den svenska handelsflottan fr.o.m. år 1975 minskade kraftigt med avseende både på antal fartyg och antal sysselsatta ombord. Även tonnagemässigt skedde en minskning. Parallellt med denna utveckling började svenska rederier i ökad utsträckning att engagera sig i ägande och drift av fartyg under utländsk flagg.

Av motiven till lagen (prop. 1976/77:146) framgår att avsikten inte var att hindra överlåtelse om den svenske redaren inte hade kvar något driftsinflytande efter överlåtelsen. Sådana överlåtelser sågs som ett naturligt inslag i rederiverksamheten och skulle tillåtas. Avsikten med lagstiftningen var att förbjuda överlåtelser där det svenska rederiet även efter överlåtelsen hade kvar den ekonomiska och driftsmässiga kontrollen över skeppet. Efter sådana överlåtelser kom fartygen att föra andra nationers flagg och kunde bemannas med utländsk arbetskraft. Bemanningskostnaderna sjönk då betydligt. I mitten av 1970-talet hade skillnaden med avseende på bemanningskostnaderna för fartyg under svensk flagg och fartyg under vissa andra nationers flagg blivit besvärande för svenska redare. De hade svårt att driva sina fartyg lönsamt i den internationella konkurrensen. Problemen var desamma för flertalet s.k. traditionella sjöfartsnationer genom att allt fler andra länder införde regler som möjliggjorde att fartyg under deras flagg kunde drivas billigare med utländsk arbetskraft.

1988 års riksdagsbeslut om vissa sjöfartspolitiska åtgärder

1989/90:TU8

I sitt av riksdagen godkända betänkande TU 1987/88:8 (rskr. 107) framhöll utskottet att den svenska handelsflottan hade minskat kraftigt från år 1975 och att minskningen fortsatte. Utvecklingen var enligt utskottet ägnad att inge allvarlig oro i fråga om möjligheterna att behålla en svensk handelsflotta till tryggnad av landets transportförsörjning i krissituationer. Regeringen borde därför skyndsamt förelägga riksdagen en sjöfartspolitisk proposition med förslag till långsiktiga åtgärder som skulle göra det möjligt att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning. Sjöfartsnäringen är — betonade utskottet — väsentlig inte bara från beredskapssynpunkt. Den bidrar också till att stärka Sveriges bytesbalans. Sysselsättningsaspekterna berör vidare inte endast de ombordanställda utan också andra sjöfartsanknutna verksamheter än själva fartygsdriften.

På grundval av förslag i proposition 1987/88:129 beslutade riksdagen i maj 1988 (bet. TU 27, rskr. 337) att införa ett särskilt statsbidrag till svenska rederier på 38 000 kr. per helårsanställd sjöman sysselsatt på svenskt handelsfartyg i fjärrfart. Avsikten med bidraget var att reducera redarnas kostnad för lagstadgade och avtalsbundna sociala avgifter för de ombordanställda med cirka hälften. Kostnaden för staten beräknades till 300 milj.kr. för budgetåret 1988/89.

I december 1988 beslutade riksdagen om ytterligare ett statsbidrag till svenska rederier (prop. 1988/89:56, bet. TU6, rskr. 85). Detta bidrag skulle motsvara sjömansskatten för sjömän sysselsatta på svenska handelsfartyg i fjärrfart. Statens kostnader för stödet beräknades för år 1989 till 250 milj.kr.

Riksdagen har för innevarande budgetår anvisat ett förslagsanslag på 550 milj. kr. till Bidrag till svenska rederier (prop. 1988/89:100 bil. 8, bet. TU12, rskr. 164).

Propositionens förslag till en ny flagglag m.m.

Föredragande departementschefen framhåller att riksdagens beslut år 1988 om statsbidrag till svenska rederier skall ses mot bakgrund av att minskningen av den svenska handelsflottan hade fortsatt även efter flagglagens tillkomst. Flagglagen hade fördröjt utvecklingen men inte helt kunnat förhindra fortsatt utflaggning. De av riksdagen beslutade åtgärderna var avsedda att möjliggöra att en handelsflotta av rimlig omfattning kunde behållas under svensk flagg. Beredskapsmotivet vägde därvid tungt. Bidragen har bestämts så att kostnaderna för att driva fartyg under svensk flagg med svensk besättning sänks till en konkurrenskraftig nivå på de marknader där svenska fartyg i huvudsak är verksamma. Det kan ändå inte uteslutas att utflaggningen av svenska fartyg fortsätter, om flagglagen upphävs. Redarnas kostnader för att driva sina fartyg under vissa andra nationers flagg är nämligen fortfarande — trots bidragen — i många fall lägre än för att driva dem

under svensk flagg. Departementschefen betonar att det är nödvändigt att staten med sitt ansvar för den svenska beredskapen fortfarande förbehåller sig rätten till insyn i och visst inflytande över överlåtelse av svenska fartyg till utlandet. Han föreslår därför att en ny lag utan tidsbegränsning ersätter flagglagen, då denna upphör att gälla med utgången av innevarande år.

Lagförslaget innebär att det även framdeles skall krävas tillstånd till överlåtelse av ett svenskt registreringspliktigt skepp eller en andel däri om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt (1 §). Tillstånd skall dock inte krävas för sådana skepp som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten såsom t.ex. oljeplattformar (2 §). Om tillstånd inte har sökts före överlåtelsen, skall det sökas inom tre månader från det överlåtelsen skedde (3 §). Tillstånd skall också kunna sökas till en framtida överlåtelse. Sådana tillstånd skall gälla under viss tid som tillståndsmyndigheten bestämmer. Giltighetstiden skall anges i beslutet (7 §).

Tillstånd skall inte lämnas om det strider mot något väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt (6 §). Vid prövningen av frågor om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas skeppets betydelse för landets totalförsvaret, den flagg som skeppet är avsett att föra, möjligheterna att driva skeppet lönsamt under svensk flagg och andra från sjöfartspolitik synpunkt betydelsefulla omständigheter (5 §).

I propositionen förordas också att nuvarande regler om dispens från svensk lagstiftning vid upplåtelse av driften av skepp helt eller delvis till utlänning skall finnas kvar oförändrade. En motsvarande dispensmöjlighet föreslås bli införd i sjöarbetstidslagen (1970:105). Vissa förtydliganden föreslås också av bestämmelserna i 59 § sjömanslagen (1973:282) och 4 § mönstringslagen (1983:929). Vidare föreslås att de bestämmelser i dessa paragrafer som inte kräver lagform tas upp i en förordning.

Utskottet

1 Behövs en flagglag?

I motion T12 (c) yrkas avslag på propositionen. I motionerna T13 (fp) och T15 (m) yrkas *avslag på förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av skepp*.

I centermotionen anförs bl.a. följande. Det torde stå helt klart att en permanent lagstiftning på detta område medverkar till en ökad byråkrati, samtidigt som den riskerar att bli verkningslös på grund av alla de undantag som föreslås i motiveringen. Vidare kan man anta att en permanentning av flagglagen nu skulle motverka de syften som den anges främja. Under senare tid har nämligen märkts en viss vilja hos rederierna att ta hem fartyg och återinsätta dem under svensk flagg. Tvekan inför ett sådant steg är dock betydande, eftersom fartyget då

hamnar under de utförsäljningsregler som såväl den gamla som den nya lagen föreskriver. Detta försvårar en eventuell framtida handel med fartyget. Handeln med begagnat tonnage är nämligen i högsta grad internationell till sin karaktär. En isolerad svensk marknad för begagnat tonnage kan leda till allvarlig kapitalförstöring. Möjligheterna att genom myndighetsprövning göra bättre ekonomiska prövningar än vad rederiet kan måste anses ringa. De föreslagna reglerna går också i rakt motsatt riktning mot den avreglering av internationell handel som annars pågår. Avskaffandet av valutaregleringen är det senaste större exemplet på en sådan avreglering.

I fp-motionen anförs bl.a. följande. Folkpartiet har tidigare krävt att flagglagen skall avvecklas. Bedömningen kvarstår att denna lag begränsar de svenska rederiernas handlingsfrihet, när det gäller att disponera tonnaget. Detta innebär nackdelar på en marknad där flexibilitet och rörlighet är viktiga förutsättningar för framgång. Det finns därför ingen anledning att — då flagglagen nu upphör att gälla — ersätta denna med en ny.

I m-motionen anförs bl.a. följande. Bakgrunden till flagglagen står att finna i den oförmånliga utvecklingen när det gäller skatter och löner. Många verksamheter i Sverige drabbas av våra kostnadskriser, vårt höga skattetryck och vår dåliga tillväxt, men få andra verksamheter är så konkurrensutsatta som sjöfarten. Detta har medfört att svensk sjöfart har fått mycket svårt att hävda sig i konkurrensen, och intresset är därför stort att rädda den svenska sjöfarten genom att sänka kostnaderna till internationell nivå. I princip finns det bara två sätt att uppnå detta: antingen flyttar rederierna utomlands eller tillåts svensk sjöfart att verka under samma villkor som den utländska. Riksdagen beslöt år 1977 att tillfälligt stoppa utflyttningen genom införande av flagglagen, som skulle gälla till utgången av år 1978. Sedan dess har den "tillfälliga" lagen förlängts flera gånger i avsikt att åtgärder för att lösa kostnadsproblemen. Införandet av vissa lättnader och bidrag ändrar inte den bilden. Den socialdemokratiska regeringen har nu uppenbarligen inte ens kvar ambitionen att lösa kostnadsproblemen, utan försöker i stället reglera bort verkligheten genom att permanenta flagglagen.

Utskottet delar den i motion T12 (c) uttalade uppfattningen att det, sedan valutaregleringen numera i allt väsentligt avvecklats, saknas anledning att av penning- eller valutapolitiska skäl behålla flagglagen. Däremot talar — som departementschefen framhåller — beredskaps-skäl för att det även framdeles skall krävas tillstånd till överlåtelse av skepp eller andel däri om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt. Det i propositionen framlagda förslaget till en ny flagglag synes väl ägnat att ligga till grund för överväganden om den närmare utformningen av de regler som krävs. Med anledning av c-motionen vill utskottet erinra om att den nuvarande flagglagen enligt uttalandena i motiven inte hindrar överlåtelser av fartyg utan bevarat svenskt driftsinflytande. I den proposition som nu är i fråga framhåller departementschefen att en redare i regel skall vara oförhindrad att överlåta ett fartyg till en utländsk ägare antingen som ett led i att han förnyar

sin flotta eller om det är nödvändigt för att strukturera om eller minska den. Utskottet delar denna uppfattning. Med det sagda avstyrker utskottet motionsyrkandena om avslag på lagförslaget. Vidare avstyrks motionsyrkandet om avslag på propositionen i den del yrkandet avser förslaget till ny flagglag.

2 Ett svenskt internationellt fartygsregister

Frågan om införande av ett svenskt internationellt fartygsregister behandlas i motion T15 (m). Vad förespråkarna av ett sådant register syftar till är att stärka den svenska handelsflottans konkurrenskraft genom att inom ramen för s.k. lokala avtal göra det möjligt att sänka bemanningskostnaderna. Lokala avtal innebär att utländska besättningar kan anställas på fartyg på grundval av kollektivavtal som tecknas med de fackliga organisationerna i sjöfolkets hemländer.

Motionärerna framhåller att flertalet av de betydande västeuropeiska sjöfartsnationerna redan har inrättat eller planerar att inrätta internationella register i syfte att göra det möjligt för resp. lands handelsflotta att konkurrera på internationellt likvärdiga villkor. Det torde inte vara möjligt för vårt land — betonar motionärerna — att stå vid sidan av denna utveckling utan risk för att inte bara fartygen försvinner från Sverige utan också större delen av sjöfartsnäringen. Detta skulle innebära oöverskådliga konsekvenser för svensk industri och ekonomi. Omfattningen av och formerna för ett svenskt internationellt fartygsregister bör därför utredas och förslag snarast föreläggas riksdagen.

Utskottet har under de senaste två åren vid ett flertal tillfällen behandlat den sålunda aktualiserade frågan. Så skedde senast i mars innevarande år i det av riksdagen godkända betänkandet 1988/89:TU12. Utskottet vidhåller sin där uttalade uppfattning att ett svenskt internationellt fartygsregister skulle kunna innebära att man på svenska fartyg underlåter att tillämpa svenska lagregler på väsentliga områden — inte minst det arbetsrättsliga — i en utsträckning som synes oförenlig med svensk rättsuppfattning. Motionsyrkandet avstyrks följaktligen.

3 Tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse

I motion T14 (vpk) behandlas frågan om tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse enligt 3 § i förslaget till ny flagglag. Paragrafen har följande lydelse: "Tillstånd skall sökas av överlåtaren. Om tillstånd inte har sökts före överlåtelsen, skall det sökas inom tre månader från det överlåtelsen skedde." I motionen föreslås följande ändrade lydelse: "Tillstånd skall sökas av överlåtaren innan överlåtelse sker." Motionärerna framhåller att lagen måste formuleras så att tillståndsprövning alltid måste ske före en eventuell överlåtelse. Om lagen medger undantag på grund av att "det anses nödvändigt att snabbt sluta ett överlåtelseavtal" rubbas grundprincipen i lagstiftningen.

Departementschefen framhåller att den nuvarande flagglagen inte innehåller någon bestämmelse om när tillstånd skall sökas. I praktiken brukar dock tillstånd sökas någon tid före överlåtelsen. I allmänhet är

det lämpligt att tillstånd söks innan överlåtelseavtalet träffas. Ibland kan det emellertid vara nödvändigt att snabbt sluta ett överlåtelseavtal innan tillståndsfrågan har hunnit prövas. Tillstånd bör därför kunna sökas även i efterhand. Eftersom en överlåtelse som sker utan tillstånd bör medföra att överlåtelsen blir ogiltig, bör tiden för ansökan begränsas — så att inte äganderätsfrågan hålls svävande under för lång tid — lämpligen till tre månader från överlåtelsen.

Den i propositionen föreslagna lydelsen av 3 § synes utskottet väl avvägd. Förslaget till ny flagglag tillstyrks följaktligen i den delen, medan yrkandet i vpk-motionen avstyrks.

4 Tillämpningsområdet för en ny flagglag

I motion T14 (vpk) behandlas även tillämpningsområdet enligt 2 § i förslaget till ny flagglag. Motionärerna vill att också oljeplattformar o.d. skall omfattas av tillståndskravet. De yrkar därför att riksdagen avslår 2 § i lagförslaget.

Huvudregeln enligt 1 § i lagförslaget är att tillståndskravet liksom hittills endast skall gälla registreringspliktiga skepp eller andelar däri. Från huvudregeln görs undantag i 2 § så till vida som tillståndskravet inte avser skepp som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten. Departementschefen framhåller att det inte torde finnas något behov för statsmakterna av insyn i överlåtelser av fartyg registrerade i andra fartygsregister än skeppsregistret. Andra fartygsregister är båtregistret enligt lagen (1979:377) om registrering av båtar för yrkesmässig sjöfart m.m. och fritidsbåtsregistret enligt lagen (1987:773) om fritidsbåtsregister. I skeppsregistret — fortsätter departementschefen — registreras även vissa oljeplattformar och liknande anordningar som till följd av sin konstruktion är att anse som skepp. Inte heller beträffande dessa speciella skepp finns det något behov av insyn vad gäller överlåtelser till utlandet.

Utskottet delar departementschefens uppfattning och tillstyrker 2 § i lagförslaget. Härav följer att motionsyrkandet avstyrks.

5 Grunder för prövning av tillståndsfrågor

Den centrala frågan om de grunder som enligt 5 och 6 §§ i förslaget till ny flagglag skall tillämpas vid prövning av tillstånd till överlåtelse behandlas i propositionen under avsnittet 2.3 som har rubriken I vilka fall skall tillstånd vägras resp. medges?

I den del av framställningen som avser överlåtelser med bevarat svenskt driftsinflytande framhåller departementschefen att den nuvarande flagglagen främst värnar om sysselsättningen för svenska sjömän. Utvecklingen efter denna lags tillkomst visar att antalet svenskflaggade fartyg fortsatt att minska. Sysselsättningen för svenska sjömän och den svenskflaggade handelsflottans storlek har från beredskapssynpunkt ett inbördes nära samband. För en god beredskap krävs inte bara svenska fartyg utan också aktiva svenska sjömän att bemanna dem med.

Mot bakgrund av att riksdagen vid ett flertal tillfällen under de senaste åren framhållit beredskapsaspekten då det gällt problemen med

en krympande svensk handelsflotta finner departementschefen det följdriktigt att lägga tonvikten på beredskapshänsynen vid prövningen av tillståndsfrågan. Tillstånd till överlåtelse av fartyg till utlandet bör inte medges, om överlåtelsen medför att Sveriges beredskap allvarligt försämras. Syftet med lagen är således att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning.

Utöver beredskapsaspekten — fortsätter departementschefen — bör vikt fästas vid den flagg skeppet skall föra. Liksom hittills skall överlåtelse till s.k. bekvämlighetsflagg inte tillåtas. Därmed menar han överlåtelse till länder som saknar tillfredsställande sjöfartsadministration eller eljest inte utövar effektiv jurisdiktion och tillsyn över fartyget och besättningens sociala villkor. Länder som inte har en sådan kontroll kan inte garantera att alla de internationella konventioner som slutits för att göra sjöfarten säker och miljövänlig och för att tillförsäkra sjömännen goda arbetsförhållanden verkligen uppfylls. Sverige har naturligtvis inte minst med hänsyn till vår långa kust ett starkt intresse av att alla fartyg som rör sig i våra farvatten uppfyller de krav som fastställts internationellt och bör därför helst inte medverka till överlåtelser som innebär att den bekvämlighetsflaggade flottan ökar. En överföring till bekvämlighetsflagg bör, liksom enligt nuvarande lagstiftning, endast kunna tillåtas överlåtaren, om han garanterar att den fortsatta driften sker under förhållanden som är godtagbara utifrån svenska värderingar och Sveriges internationella åtaganden när det gäller säkerhet, miljö, social trygghet och fackliga rättigheter för de ombordanställda.

Med beaktande av den restriktivitet som departementschefen sålunda menar skall gälla vid överlåtelse till bekvämlighetsflagg anser han för övriga fall att tillstånd trots beredskapsaspekten i regel bör meddelas, om fartyget inte kan drivas under svensk flagg med tillfredsställande lönsamhet. Det kan naturligtvis inte uteslutas att vissa svenska fartyg utsätts för en internationell konkurrens som är hårdare än den som gäller för flertalet andra svenska fartyg. Detta kan tänkas vara fallet för vissa större oceangående tank- och bulkfartyg. Dessa fartyg bör då i regel få överlåtas även om beredskapen härigenom försämras. Kravet på vad som skall anses som tillfredsställande lönsamhet får emellertid sättas lågt, i vart fall då det gäller rederier som inte enbart driver fartyg i sådan hård internationell konkurrens. Om redaren trots genomförda rationaliseringar inte kan uppnå en långsiktig lönsamhet i verksamheten, bör detta emellertid kunna vara ett skäl för att medge tillstånd till överlåtelse. I lönsamhetskalkylen skall givetvis statligt stöd till bemanningskostnader m.m. räknas in. Om svensk beredskap på ett avgörande sätt lider skada genom överlåtelsen bör det dock vara möjligt att vägra tillstånd även i dessa fall.

Frågan om tillstånd till överlåtelser utan bevarat svenskt driftsinflytande har utskottet redan behandlat — under avsnittet 1 Behövs en flagglag?

I motion T16 (mp) yrkas att riksdagen beslutar att *sysselsättningsaspekter* för svenska sjömän och även *miljöaspekter* skall vägas in vid prövning enligt lagen om tillstånd till överlåtelse av skepp.

I motion T14 (vpk) behandlas *lönsamhetsaspekter*. Motionärerna framhåller att det inte är tillräckligt att hänvisa till avsaknad av tillfredsställande lönsamhet i driften av ett fartyg under svensk flagg som skäl för att medge tillstånd till överlåtelse. När det gäller nya fartyg behövs — betonar motionärerna — ett perspektiv på cirka tio år för att avgöra lönsamheten.

Vad departementschefen anfört om sysselsättnings- och miljöaspekterna i samband med prövningen av frågor om tillstånd till överlåtelser har inte givit utskottet anledning till erinran. Därmed torde också syftet med motion T16 (mp) få anses tillgodosett. Motionen avstyrks därför.

Vad gäller den i motion T14 (vpk) behandlade frågan vill utskottet fästa uppmärksamheten på departementschefens uttalande att tillstånd till överlåtelse skall kunna ges om driften av ett fartyg, trots rationaliseringar, inte visar en *långsiktig* lönsamhet. Utskottet vill också för sin del understryka vikten av långsiktiga bedömningar i dessa sammanhang. Därmed torde syftet även med vpk-yrkandet få anses i viss mån tillgodosett, varför detsamma avstyrks.

6 Övrigt

Det i propositionen framlagda förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av skepp, i ovan ej berörda delar, har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Förslaget tillstyrks följaktligen i dessa delar.

I motion T14 (vpk) behandlas en fråga som gäller utformningen av regeringens förslag till ändring av 59 § andra stycket sjömanslagen. Motionärerna framhåller att det i den föreslagna ändrade lydelsen talas om skydd som regleras i lag eller kollektivavtal som slutits eller godkänts av *en* organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation. Alla organisationer som representerar de ombordanställda bör — betonar motionärerna — omfattas av lagen. Yrkandet är att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om *fackliga organisationers inflytande*.

I 59 § andra stycket sjömanslagen anges grunder för att dispens från lagen skall kunna medges i de fall då ett fartygs redare eller ägare helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning. Som nämnts inledningsvis innebär regeringens förslag till ändringar av 59 § sjömanslagen och 4 § mönstringslagen bl.a. att bestämmelser i dessa paragrafer, som inte kräver lagform, utgår och i stället tas upp i en förordning. I enlighet härmed återfinns inte i t.ex. förslaget till ny lydelse av 59 § andra stycket följande mening i lagrummets nuvarande lydelse: "Innan ansökan (om dispens) prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda."

Departementschefen framhåller att sjöfartsverket i verkställighetsföreskrifter till de lagregler om dispens som är i fråga avses bli ålagt att handlägga alla dispenser. Verket bör därvid samråda med arbetsmarknadsstyrelsen och med sjöarbetsmarknadens parter. Ärenden av större principiell betydelse eller allmän räckvidd bör underställas regeringen för prövning. Detta bör också kunna ske om de ombordanställdas organisationer har motsatt sig att dispens meddelas. Sjöfartsverkets beslut bör kunna överklagas till regeringen.

Vad departementschefen sålunda anfört har inte givit utskottet anledning till erinran. Därmed torde också syftet med motionsyrkandet få anses tillgodosett, varför detsamma avstyrks. Regeringens förslag till lag om ändring i sjömanslagen tillstyrks, såvitt det avser 59 § andra stycket.

Förslaget till lag om ändring i sjömanslagen, i de delar det nu inte berörts, tillstyrks.

Slutligen tillstyrker utskottet de i propositionen framlagda förslagen till lag om ändring i sjöarbetstidslagen och till lag om ändring i mönstringslagen.

Motion T12 (c) om avslag på propositionen avstyrks i de delar den inte behandlats ovan.

7 Hemställan

Utskottet hemställer

1. *beträffande avslag på förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av skepp*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T12 i denna del, 1988/89:T13 och 1988/89:T15 yrkande 2,

res. 1 (m. fp, c)

2. *beträffande ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T15 yrkande 1,

res. 2 (m. fp, c)

3. *beträffande tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T14 yrkande 3 antar det i moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 3 §,

res. 3 (mp)

4. *beträffande tillämpningsområdet för en ny flagglag*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T14 yrkande 2 antar det i moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 2 §,

5. *beträffande sysselsättnings- och miljöaspekter*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T16,

6. *beträffande lönsamhetsaspekter*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T14 yrkande 1,

7. *beträffande förslaget till ny flagglag i övrigt*

att riksdagen antar det i moment 1 nämnda lagförslaget i de delar det inte omfattas av utskottets hemställan ovan,

8. beträffande *fackliga organisationers inflyande*

att riksdagen med avslag på motionerna 1989/90:T12 i denna del och 1989/90:T14 yrkande 4 antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i sjömanslagen (1973:282), såvitt avser 59 § andra stycket.

9. beträffande *sjömanslagen i övrigt*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T12 i denna del antar det under moment 8 nämnda lagförslaget i de delar det inte omfattas av vad utskottet där hemställt,

10. beträffande *sjöarbetstidslagen*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T12 i denna del antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970:105),

11. beträffande *mönstringslagen*

att riksdagen med avslag på motion 1989/90:T12 i denna del antar det i propositionen framlagda förslaget till lag om ändring i mönstringslagen (1983:929).

Stockholm den 21 november 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Margit Sandéhn (s), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s) och Tom Heyman (m).

Reservationer

1. Avslag på förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av skepp (mom. 1)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet delar" och på s. 7 slutar med "ny flagglag" bort ha följande lydelse:

Utskottet ansluter sig till de överväganden som enligt dessa tre motioner talar för att riksdagen bör avslå regeringens förslag till ny flagglag.

Utskottet tillstyrker sålunda motionsyrkandena om avslag på lagförslaget och yrkandet om avslag på propositionen, i den del det avser förslaget till ny flagglag. Därmed avstyrks regeringens förslag.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1989/90:TU8

1. beträffande *avslag på förslaget till lag om tillstånd till överlåtelse av skepp*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T12 i denna del, 1989/90:T13 och 1989/90:T15 yrkande 2 avslår propositionen i den del den avser förslag till ny flagglag,

2. Ett svenskt internationellt fartygsregister (mom. 2)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c) och Tom Heyman (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrks följaktligen" bort ha följande lydelse:

Sjöfartspolitikens syftar till att bibehålla en svensk handelsflotta av rimlig omfattning för att bl.a. trygga vår transportförsörjning i krissituationer. Enligt utskottets mening framstår införandet av ett svenskt internationellt register som ett betydligt mera ändamålsenligt sätt att söka uppnå de sjöfartspolitiska målen än att genom en ny flagglag söka tvinga kvar det tonnage vi behöver under svensk flagg.

Utskottet delar därför motionärernas uppfattning att regeringen skyndsamt bör låta utreda omfattningen av och formerna för ett sådant register och därefter, utan dröjsmål, förelägga riksdagen erforderliga förslag.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ett svenskt internationellt fartygsregister*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T15 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse (mom. 3)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 8 börjar med "Den i" och slutar med "vpk-motionen avstyrks" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets uppfattning bör tillstånd alltid sökas före överlåtelsen. Om undantag medges på den punkten rubbas — som motionärerna framhåller — grundprincipen i lagstiftningen.

Med det sagda tillstyrker utskottet motionsyrkandet.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse*

att riksdagen med anledning av propositionen i denna del och med bifall till motion 1989/90:T14 yrkande 3 antar det i moment 1 nämnda lagförslaget, såvitt avser 3 §, dock med den ändringen att paragrafen ges följande som *Reservanternas förslag* betecknade lydelse:

3 §

Tillstånd skall sökas av överlåtaren. *Om tillstånd inte har sökts före överlåtelsen, skall det sökas inom tre månader från det överlåtelsen skedde.,*

Tillstånd skall sökas av överlåtaren *innan överlåtelse sker.,*

1 Förslag till

Lag om tillstånd till överlåtelse av skepp

Härigenom föreskrivs följande.

1 § Ett svenskt registreringspliktigt skepp eller en andel däri får inte överlåtas utan tillstånd av regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, om skeppet genom överlåtelsen upphör att vara svenskt.

2 § Tillstånd till överlåtelse behövs inte för skepp som används vid utvinning av naturtillgångar på eller under havsbotten.

3 § Tillstånd skall sökas av överlåtaren. Om tillstånd inte har sökts före överlåtelsen, skall det sökas inom tre månader från det överlåtelsen skedde.

4 § Om tillstånd inte söks inom föreskriven tid eller om tillstånd vägras, är överlåtelsen ogiltig.

5 § Vid prövningen av frågor om tillstånd till överlåtelse skall särskilt beaktas skeppets betydelse för landets totalförsvaret, den flagg som skeppet är avsett att föra, möjligheterna att driva skeppet lönsamt under svensk flagg och andra från sjöfartspolitik synpunkt betydelsefulla omständigheter.

6 § Tillstånd till överlåtelse skall lämnas om det inte strider mot något väsentligt allmänt intresse att skeppet upphör att vara svenskt.

7 § Om tillståndet avser en framtida överlåtelse, skall viss tid för tillståndets giltighet anges i tillståndsbeslutet.

8 § Den som bryter mot 1 § skall dömas till böter eller fängelse i högst ett år.

9 § Har ett skepp varit föremål för brott enligt 8 §, får skeppet eller dess värde förklaras förverkat, om det inte är oskäligt.

10 § Om någon annan myndighet än regeringen har meddelat beslut i ett tillståndsärende enligt denna lag, får beslutet överklagas hos regeringen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990. Lagen (1977:494) om tillstånd till överlåtelse av fartyg, som upphör att gälla vid utgången av år 1989, gäller dock fortfarande i fråga om överlåtelser som har ägt rum dessförinnan.

2 Förslag till

Lag om ändring i sjöarbetstidslagen (1970: 105)

1989/90:TU8

Bilaga

Härigenom föreskrivs att 2 och 20 §§ sjöarbetstidslagen (1970: 105) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

2 §¹

Från lagens tillämpning undantages skeppstjänst som utföres av befälhavare, om utom denne minst tre personer är anställda på fartyget, maskinchef, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, främste styrman, om hans skeppstjänst ej är indelad i vakter, föreståndare för ekonomiavdelning, om utom denne minst sex personer är anställda inom avdelningen,

läkare,

musiker,

den som är anställd uteslutande för att meddela undervisning,

medlem av redarens familj, om fartygets bruttodräktighet understiger 500.

Från lagens tillämpning undantages även skeppstjänst på fiskefartyg när det användes som sådant och fartyg som användes till verksamhet omedelbart förbunden med fiske,

räddningsfartyg när det användes som sådant,

lustfartyg.

Ytterligare undantag från lagens tillämpning får göras genom kollektivavtal, som på arbetstagsarsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976: 580) om medbestämmande i arbetslivet.

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis inte skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

I fråga om förutsättningarna för ett medgivande, underrättelseskyldighet, ändrade villkor och återkallelse av ett medgivande gäller 59 § andra och tredje styckena sjömanslagen (1973: 282).

Regeringen får förordna, att denna lag ej skall gälla på staten tillhörigt fartyg. Om synnerliga skäl föreligger, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer även i övrigt medge undantag från tillämpningen av lagen.

¹ Senaste lydelse 1982: 257.

20 §

Till böter dömes den som

1. bryter mot 15 § första stycket eller 17 § andra stycket,
2. i strid mot 15 § andra stycket vägrar någon att taga del av anteckningarna,
3. uppsåtligen eller av oaktsamhet lämnar oriktig eller vilseledande uppgift i anteckningar om arbetstid, om ej gärningen är belagd med straff i brottsbalken.

Om den som fått ett medgivande enligt 2 § fjärde stycket eller fartygets befälhavare uppsåtligen eller av grov oaktsamhet åsidosätter föreskriven underrättelseskyldighet eller något villkor i medgivandet, döms han till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

3 Förslag till

Lag om ändring i sjömanslagen (1973:282)

1989/90:TU8

Bilaga

Härigenom föreskrivs att 59 och 71 §§ sjömanslagen (1973:282) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

59 §¹

Har *fartygs redare eller ägare* helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till utlänning, får regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge, att denna lag helt eller delvis *ej* skall gälla. Medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Medgivande enligt första stycket får lämnas endast om särskilda skäl *föreligger och det visas*, att arbetstagarerna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsidan slutits eller godkänts av organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. *Innan ansökan prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.*

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivande enligt första stycket, skall den som *erhållit* medgivandet eller fartygets befälhavare *ofördröjligen* underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. *Myndigheten kan i sådant fall föreskriva* andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för *de anställdas* skydd, återkalla det. Med-

Har *redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg* helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till *en* utlänning, får regeringen eller *den* myndighet som regeringen bestämmer efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis *inte* skall gälla *i fråga om fartyget*. *Ett* medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om *det finns* särskilda skäl och *undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden*. *Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarerna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som upptar frågor av den art som behandlas i eller har nära samband med denna lag och som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation, vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet.*

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för *ett* medgivande enligt första stycket, skall den som *fått* medgivandet eller fartygets befälhavare *utan dröjsmål* underrätta den myndighet som lämnat medgivandet om ändringen. I *ett* sådant fall *får* andra villkor för medgivandet *föreskrivas* eller, om ändringen innebär risk för *arbetstagarernas* skydd, *medgivandet återkallas*. *Ett*

¹ Senaste lydelse 1982:199.

givande kan också återkallas, om däri föreskrivna villkor ej iakttages.

medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

71 §

Den som erhållit medgivande enligt 59 § dömes till böter eller fängelse i högst ett år, om i medgivandet angivet villkor åsidosättes eller underrättelse ej sker enligt 59 § tredje stycket.

Första stycket äger motsvarande tillämpning på befälvaren.

Om den som fått ett medgivande enligt 59 § eller fartygets befälvare uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter föreskriven underrättelseskyldighet eller något villkor i medgivandet, döms han till böter.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1990.

Härigenom föreskrivs att 4 och 28 §§ mönstringslagen (1983:929) skall ha följande lydelse.

Nuvarande lydelse

Föreslagen lydelse

4 §

Har redaren eller ägaren av ett svenskt fartyg helt eller delvis upplåtit driften av fartyget till en utlänning, får regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, efter ansökan av redaren eller, om denne är utlänning, ägaren medge att denna lag helt eller delvis ej skall gälla i fråga om fartyget. Ett medgivande skall begränsas till viss tid och förenas med de villkor som behövs.

Ett medgivande enligt första stycket får lämnas endast om det finns särskilda skäl och undantaget är förenligt med Sveriges internationella åtaganden. Vidare krävs att sökanden visar att arbetstagarna på fartyget genom utländsk lagstiftning eller på annat sätt i rimlig utsträckning tillförsäkras skydd i de hänseenden som regleras i denna lag och i kollektivavtal, som på arbetstagsidan har slutits eller godkänts av en organisation vilken är att anse som central arbetstagarorganisation enligt lagen (1976:580) om medbestämmande i arbetslivet. Innan ansökan prövas skall samråd ske med de svenska organisationer som representerar redare och ombordanställda.

Ändras de förutsättningar som ligger till grund för medgivandet, skall den som har fått detta eller fartygets befälhavare genast underätta den som har lämnat medgivandet om ändringen. I sådant fall får föreskrivas andra villkor för medgivandet eller, om ändringen innebär risk för arbetstagarnas skydd, medgivandet återkallas. Ett medgivande får också återkallas, om villkoren i det inte iakttas.

I fråga om förutsättningarna för ett medgivande, underrättelseskyldighet, ändrade villkor och återkallelse av ett medgivande gäller 59 § andra och tredje styckena sjömanslagen (1973:282).

28 §

Om den som fått ett medgivande enligt 4 § eller fartygets befälhavare uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter något villkor i medgivandet eller försummar att lämna underrättelse enligt 4 § tredje stycket, döms han till böter

Om den som fått ett medgivande enligt 4 § eller fartygets befälhavare uppsåtligen eller av oaktsamhet åsidosätter föreskriven underrättelseskyldighet eller något villkor i medgivandet, döms han till böter.

Innehållsförteckning

Sammanfattning	1
Propositionen	1
Motionerna	2
1977 års flagglag	3
1988 års riksdagsbeslut om vissa sjöfartspolitiska åtgärder ...	4
Propositionens förslag till en ny flagglag m.m.	4
Utskottet	5
1 Behövs en flagglag?	5
2 Ett svenskt internationellt fartygsregister	7
3 Tidpunkt för ansökan om tillstånd till överlåtelse	7
4 Tillämpningsområdet för en ny flagglag	8
5 Grunder för prövning av tillståndsfrågor	8
6 Övrigt	10
7 Hemställan	11
Reservationer	12
 <i>Bilaga</i>	
Propositionens lagförslag	15

