

af ansvarige svenske ingenjörer på stället gjord undersökning angående sättet för näringarnes upphjelpande, vare sig jordbruks-, bergsbruks- eller handels-, samt dels att i öfrigt efter Kongl. Maj:ts bepröfvande och med stöd af de gjorda undersökningarne användas till koloniens bästa, der statens understöd kan anses vara förtjent och för koloniens utveckling gagneligt; samt 2:o att det täcktes Kongl. Maj:t att, efter fullständig utredning af förhållandena inom kolonien, till Riksdagen meddela förslag till de åtgärder för koloniens upphjelpande ur sitt förfall, hvartill den gjorda utredningen kan föranleda.

Om remiss till Stats-Utskottet anhålles vördsamt.

Stockholm den 16 Januari 1875.

C. G. Lindmark,
Representant för Stockholms stad.

N:o 25.

*Af Herr C. G. Lindmark: Om förändrad lydelse af §§ 18 och 20 i Kongl. kungörelsen den 29 Juli 1869 angående in-
dringar i tullstadgan.*

Då statens förnämsta inkomst nu mer utgöres af tullmedlen, kan man icke annat än gilla, det densamma till förekommande af smuggling och underslef vidtager kraftiga åtgärder, så att denna viktiga inkomstitel icke genom dylika lagöfverträdelser må lida minskning. Om således stränga straffbestämmelser måste tillämpas mot smugglare eller dem som

äro dem behjelplice, tyckes det dock vara nödvändigt, att straffen icke tillämpas vid andra tillfällen, än då verklig lagöfverträdelse egt rum eller varit afsedd. Då jag icke eger kompetens att i vidsträcktare mån yttra mig öfver nu gällande tullstadga, vill jag endast fästa uppmärksamheten vid tvänne paragrafer, rörande hvilka jag torde ega någon befogenhet att fälla ett omdöme. Dessa äro §§ 18 och 20 i Kongl. Maj:ts nådiga kungörelse angående ändringar i tullstadgan af den 7 December 1860, gifven Stockholms Slott den 23 Juli 1869.

Euru nämnda nådiga kungörelse till en del tillkommit för att mildra straffbestämmelserna i motsvarande paragrafer af 1860 års tullstadga, synes det mig dock, att dessa bestämmelser ännu äro af den beskaffenhet, att den oskyldige ofta, trots de samvetsgrannaste försök att undvika kollision med tullstadgan, kan drabbas af ganska känbara böter. Det förefaller mig nemligen, som om man icke tagit tillräcklig hänsyn till de förhållanden, hvarunder en stor del af vår import för närvarande eger rum. Om denna import för ett eller annat tiotal af år tillbaka nästan uteslutande ombesörjdes af seglande fartyg, bestrida deremot ångfartygen nu mera nära hälften af densamma; och hvad de sorterade lasterna beträffar, torde dessa nästan uteslutande falla på ångfartygens del. Som bevis härför kan anföras, att, då lästetalet af Sveriges seglande fartyg vid 1872 års slut uppgick till 108,320 nyläster, ångfartygens lästetal vid samma tid endast uppgick till 10,584 nyläster. Under samma år ankommo med last till Sverige svenska seglande fartyg till ett lästetal af 117,272 nyläster och ångfartyg till ett lästetal af 48,967 nyläster. Då sålunda ångfartygens lästetal år 1872 förhöll sig till segelfartygens ej fullt = 1: 10, förhöll sig deremot den med de förra verkställda importen till de senares = 1: 2, 4, för så vidt importen bedömes efter fartygens lästetal.

Orsaken hvarför jag förutskickat dessa anmärkningar är den, att import och export med ångfartyg försiggå under väsendtligt olika förhållanden än med seglande fartyg. För att de i ångfartygen nedlagda kapitalen och de höga driftkostnaderna skola icke allenast betäckas utan äfven lemna skälig ränta, måste ångfartygen, för så vidt fraktmarknaden är god, inom en gifven tid göra det största möjliga antalet resor, hvilket har till följd, att lastningar och lossningar nödvändigtvis måste påskyndas vida mer än fallet vanligen är med seglande fartyg. Kommer nu härtill, att Sverige med ångbåtar hemtar största delen af sin import från sådana stora handelsplatser som London, Hull, Antwerpen, Havre, Hamburg via Lübeck m. fl., der handelsrörelsen är ytterligt intensiv, och hvarest en ångbåtsbefälhafvare med eller mot sin vilja måste påskynda sin lastning, ofta natt och dag, så vidt han vill draga fördel af de beqvämligheter
som

som erbjudas af kajer, dockor, kranar m. m., torde man lätt inse att, äfven med den största uppmärksamhet å kaptenens och styrmännens sida, felaktigheter kunna förekomma, ja knappt nog kunna undvikas vid lastens inräkning, synnerligen då densamma kan uppgå till 11 å 12,000 kollys. När man, såsom ofta är fallet, samtidigt intager last genom fyra portar, och det till på köpet nattetid, blir det för tvänne styrmän hardt nära omöjligt att med absolut säkerhet kontrollera lasten till kollyantalet, synnerligast när fartyget intager en sorterad last.

Af det anförda torde, för så vidt dess riktighet icke bestrides, tydligen framgå, att kaptenen, synnerligast på våra ångfartyg, lätt nog utsättes för faran att ofrivilligt bryta mot vår nu gällande tullstadgas omtalade §§ och att så medelst drabbas af de deri fastställda ganska hårda straffbestämmelser.

En närmare granskning af dessa båda paragrafer torde ännu tydligare ådagalägga detta.

§ 18, mom. 1 har följande lydelse:

»Medhafver skeppare uti sitt fartyg gods, som icke enligt 12 § är å märkrulla uppfördt, böte, om godset eller någon del deraf är tullpliktigt och icke finnes i fartyget så förstucket eller undandoldt, att olofflig införsel deraf uppenbarligen är tillämnad, högst ett emot dubbla tullafgiften svarande belopp, dock icke under tjugo riksdaler och, om godset är tullfritt, från och med tio till och med femtio riksdaler.»

§ 20, mom. 1 har följande lydelse:

»Saknas i fartyg tullpliktigt gods, som å märkrullan är uppfördt, vare skepparen skyldig ersätta det värde, hvartill godset kan uppskattas, och böte såsom för olofflig införsel af varor stadgad är. Har varan till mängd och beskaffenhet icke blifvit så uppgifven, att värde derå bestämmas kan, skall skepparen böta från etthundra till femhundra riksdaler.»

Dessa båda paragrafers första momenter kunna här sammanställas, emedan samma orsaker, nemligen svårigheten att fullt exakt kontrollera kollyantalet under en brådskande inlastning, kunna hafva till följd, antingen att gods medföljer, som icke blifvit å märkrullan upptaget, eller att å densamma finnes upptaget gods, som vid lossningen saknas. Att sådana fall lätt kunna inträffa bör, med stöd af det ofvan sagda, lätt inses af en hvar: en felräkning vid lastens inräkning, ett icke aflemnadt eller förlagdt connoissement äro i vanligaste fall de enda, lätt förklarliga orsakerna till de i nyss citerade §§ så strängt bestraffade förseelserna. Om sålunda af nyss anförda orsaker ett eller flera kollys finnas upptagna å märkrullan, men saknas i lasten, så blir skepparen straffad som för för-

sta resan smuggling, så framt han icke kan leda i bevis, att i fråga varande gods ej blifvit å lastningsorten intaget; men huru skall han kunna åstadkomma en dylik bevisning? Och beror det icke ofta af tullförvaltarnes individuellt skiljaktiga åsigter, huruvida den lemnade bevisningen antages för god eller icke.

Jag tillåter mig att anföra ett fall, då straffbestämmelserna i tullstadgans 18 § blifvit tillämpade.

En ångbåtskapten hade i Havre intagit full last på Stockholm och deribland ett parti af något mer än 100 fastager, innehållande toppsocker. Vid ebbens inträde var han klar att afgå, men hade ännu icke tecknat connoissementet för nämnda sockerparti. Då man icke kan lemna Havres hamn vid lågt vatten och han således skulle gjort en tidsförlust af 8 à 10 timmar, om han ej begagnade sig af den nyss inträdda ebben, anmodade han skeppsklareraren att med posten öfversända connoissementet till fartygets kommissionär i Stockholm. Dit anländ, infinner sig kommissionären ombord med connoissementet, och kaptenen sätter sig ned för att komplettera och kollationera märkrullan. Tillfälligtvis infinner sig då en af ångbåtsbolagets direktörer ombord, och kaptenen går ut för att samtala med honom, öfverlemnande åt styrmanen att kollationera märkrullan. Denne observerar ej det på bordet liggande connoissementet, glömmar att införa detsamma och lossningen tager sin början. Det första som upplössas på kajen är just dessa stora sockerfastager. Då tullvaktmästaren fåfängt söker dem på märkrullan, anmäler han förhållandet, och kaptenen blir fälld till 500 riksdalers böter för felaktig märkrulla.

Här föreligger ju icke minsta försök till smuggling: det enda man kunde tillvita kaptenen var slarf; men den som känner huru en befälhafvares uppmärksamhet på en nyss till Stockholm anländ ångbåt tages i anspråk på mångfaldigt sätt, måste finna ett dylikt slarf ganska ursäktligt och visserligen ej på något sätt förtjent af den bestraffning, som här drabbade ångbåtskaptenen. Det nu återopade fallet inträffade år 1873.

Nästan ännu strängare förefaller 18 § 2 mom., så lydande:

»Finnes tullpliktigt gods i fartyg förstucket eller undandoldt, på sätt ofvan sagdt är »(se § 18, mom. 1)» vare detsamma förbrutet och skepparen böte såsom för olofflig varuinförsel. Kan skepparen i bevis leda, att han om varans inpraktiserande i fartyget ej egt kunskap, vare godset förbrutet, men han fri från annat bötesansvar, än det i första momentet bestämda».

Nu är det ett väl känt faktum, att dylik smuggling någon gång försökes af underbefålet, manskapet eller den qvinliga tienstepersonalen på våra ångbåtar. Men hvarför skall ovilkorligen kaptenen betraktas som

medbrottslig i dylika tilltag, och huru skall han kunna framlägga bindande bevis, att han varit okunnig om varans inpraktiserande? Och hvarför skall han, när han lyckats bevisa detta, ändock plikta för en annans förseelse? Tror man att kaptenen, äfven om han, åsidosättande sina öfriga åligganden i hamn, dag och natt postade vid fartygets landgångar, ändock skulle kunna vara förvissad om att intet smuggelgods blifvit fördt ombord? Momentet förefaller mig i vissa fall orimligt. Att det undanstuckna godset blir förbrutet, är ju fullkomligt i sin ordning; men att, när godsets egare ej kan ertappas, ovilkorligen anse kaptenen som den brottslige och att, äfven om han, märkvärdigt nog, skulle kunna bevisa sin ovetenhet om smugglingsförsöket, ändock straffa honom, synes mig vara orimligt.

Tillräckligt torde vara anfördt för att visa, att en förändring i ofvan omhandlade paragrafer är i hög grad af behovet påkallad. Betyggandet af statens skydd gent emot smugglingsförsök torde icke heller genom en mildring i straffbestämmelserna i dessa paragrafer löpa fara att förminska.

Ehuru jag icke kunnat vinna tillförlitliga upplysningar om huru i andra länder förfares vid fall, då felaktig märkrulla företes, tror jag mig dock med temlig visshet veta, att, åtminstone i England och Danmark, dylika förseelser med lätthet ordnas genom en skriftlig förklaring från vederbörande befälhafvares sida, då inga anledningar förefinnas att misstänka smugglingsförsök.

Finnes förändringen af nu anförda §§ befogad, torde äfven § 51, mom. 2 och 3 i tullstadgan för konsekvensens skull böra omarbetas, ehuru det visserligen måste anses vida mindre ursäktligt, om skeppare å fartyg under 10 lästers drägtighet företer oriktig märkrulla; men i detta fall har jag icke ansett mig böra framlägga förslag till ändring. Hvad deremot §§ 18 och 20 beträffar, vågar jag uppställa ett förslag till ändring, dock under villigt medgifvande, att jag måhända ej träffat det rätta. Hufvudsaken för mig är, att en förmildring i straffbestämmelserna måste erkännas som billig och nödvändig. Då jag här nedan föreslår, att vid de fall, då felaktig märkrulla företes, kaptenen skall till tullkammaren inlemna skriftlig förklaring öfver orsakerna till förhållandet jemte loggboken, samt kännas skyldig att, om förklaringen ej finnes tillfredsställande, med ed fästa såväl den som loggbokens uppgifter, har jag gjort detta med tanke på de i Frankrike befintliga handelsdomstolar (»tribunaux de commerce»), inför hvilka en sjökaptens, när dispyt mellan honom och lastemottagaren förekommer rörande lastens kvantitet, kan genom ed fria

sig, om han dervid förklarar, att lasten blifvit aflemnad till samma kvantitet, som han vid inlastningsorten emottagit densamma.

Af dessa skäl vågar jag hemställa,

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse hos Kongl. Maj:t anhålla, att §§ 18 och 20 i Kongl. Maj:ts nådiga kungörelse af den 29 Juli 1869 angående ändringar i tullstadgan af den 7 December 1860 måtte erhålla följande förändrade lydelse:

§ 18.

Medhafver skeppare uti sitt fartyg gods, som icke enligt 12 § är i märkrullan uppfördt, och godset, om tullpliktigt, icke finnes i fartyget så förstucket eller undandoldt, att oloflig införsel deraf uppenbarligen är tillämnad, eger skeppare att i tullkammaren förete loggbok samt inlemnna skriftlig förklaring om orsaken till märkrullans felaktighet. Åtnöjes ej tullförvaltaren, efter granskning af handlingarne, med nämnda förklaring, vare skepparen skyldig att med ed inför domstol fästa såväl densammas som loggbokens riktighet. Gitter skepparen ej detta göra, och har smuggling eller försök dertill ej kunnat mot honom bevisas, böte från 20 till 100 kronor för felaktig märkrulla.

Finnes tullpliktigt gods i fartyget förstucket eller undandoldt, på sätt ofvan sagdt är, vare detsamma förbrutet och den, som finnes saker till att hafva undandoldt godset, böte som för oloflig varuinförsel.

§ 20.

Saknas i fartyg tullpliktigt gods, som å märkrullan är uppfördt, vare lag samma som i § 18 mom. 1 säges.

Om remiss till Bevillnings-Utskottet anhålles vördsamt.

Stockholm den 25 Januari 1875.

C. G. Lindmark.

Representant för Stockholms stad.