

Nr 299.

Av herr **Thore**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 186, med förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m.

Kungl. Maj:ts nådiga proposition nr 186 med förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m. tillhör den art av restriktiva lagstiftningsförslag gent emot den fria näringsverksamheten, som med anledning av de genom världskriget skapade förhållandena för landets välfärd ansetts vara av behovet påkallade. Närmast avser detta lagförslag att genom lagstiftningsåtgärder tillförsäkra landet dess behov av fartygstonnage för den egna exporten och importen. Mot lagförslagets sålunda angivna syfte är intet att invända. Det enskilda intresset måste tydligen, där detta är behövt, tillbakasättas, i fall det allmännas väl så kräver.

Emellertid utgör den genom lagförslaget bebadade inskränkningen av fartygstonnagets fria utnyttjande i fraktmarknaden ett synnerligen kraftigt beskärande av den hittillsvarande näringsfriheten till sjöss. Det ligger över huvud icke i den moderna sjöfartens natur, att, bortsett från vissa specialfall, exempelvis rörande kustfart och annan inskränkt fart, vid fartygstonnagets användande vara underkastad några hämmande bestämmelser. Endast i sådana fall att fartygsägare mot statligt vederlag åtagit sig att trafikera viss route, är han inom området för denna överenskomelse bunden till sin handlingsfrihet. Sådan begränsning vid fartygstonnagets användande har hittills förekommit blott rörande linjefarten. I den allmänna fraktfarten — trampfarten — äga redarna, allt i mån av beskaffenheten av deras tonnage, fria händer att engagera fartygen i den mest lönande marknaden. Med den fria konkurrensen följa emellertid

icke blott fördelar utan även olägenheter. Under perioder av överflöd på tonnage — två laster för tre fartyg — nedgå raterna, följande lagen om tillgång och efterfrågan, till ett minimum. För att kunna hålla fartygen i gång och undvika de med uppläggning av tonnaget förenade kostnaderna och olägenheterna göras fraktslut, som, endast i fall resan försiggår under särdeles gynnsamma förhållanden, lämna något överskott. En förlängd resa eller annan motighet, som under ett normalt tillstånd på fraktmarknaden icke spelar så stor roll, åstadkommer vid en depressionsperiod alltid större eller mindre förluster, vilka främst gå ut över de omoderna fartygen, eller i allmänhet hårdast träffa de i den ekonomiska kampen sämst ställda rederiföretagen. Fortsätter ett sådant deprimerande tillstånd på fraktmarknaden under någon längre tid, uppstå här och var betydande förluster på rederirörelsen, och man tvingas stundom att helt eller delvis nedlägga fraktfarten och bortsälja tonnaget. Den depressionsperiod på fraktmarknaden, som under hela tio år, dock mer och mindre accentuerad, rådde under åren närmast före år 1912 gick synnerligen hårt ut över trampfarten och icke minst den svenska. Stora förluster gjordes vid en del rederiföretag, och att våra svenska tramprederier med sitt i många fall ingalunda förstklassiga fartygsmaterial lyckades att kämpa sig igenom de dåliga sjöfartsåren, torde i allmänhet ha berott därpå, att fartygen förvärvats till billigt pris, att driftskostnaderna även i en del andra avseenden kunde hållas nere samt att man vid ett och annat tillfälle lyckades driva upp en frakt och fullborda en resa, som resulterade i ett skäligt överskott.

De som regel billiga fraktsatserna vid varutransport sjöledes ha haft ett betydande inflytande till utökandet av varuförmedlingen länder och världsdelar emellan, vilket i hög grad befrämjat utvecklingen av industrien, jordbruket m. fl. näringar. Det inlägg i folkhushållningens tjänst, som sjöfarten och därvid icke minst den del av verksamheten, som sysslat med trampfart, härvid åstadkommit, har knappast tillbörligt uppskattats. Särskilt för vårt land, som sjöledes distribuerar och ävenledes mottager en myckenhet massgodsvvaror till och från olika delar av världen, ha de billiga sjöfrakterna haft en synnerligen välgörande nationalekonomisk betydelse. Som exempel på låga transportkostnader till sjöss må nämnas, att under långa perioder stenkol från Storbritannien till svensk hamn transporterades, lastnings- och lossningskostnader inberäknade, för en fraktsats av 3 kronor å 3 kronor 50 öre per ton, utgörande cirka 0,2 öre per ton och kilometer vägsträcka. Motsvarande billiga fraktrater ha förekommit vid transporten av trä, trämassa, sten, malm, kraftfoder, gödningsämnen m. fl. varor.

Den svenska handelsflottan har under de senare 20 åren i ökad utsträckning förmedlat varutransport mellan Sverige och utlandet. Under åren 1870—1895 utgjorde vår handelsflottas del i denna trafik icke fullt 35 %, men proportionen ökades under de följande 10 åren, huvudsakligen på grund av tillkomsten av billigt tramptonnage, till omkring 50 %, vilken siffra sedermera bibehållits. Angående storleken av det svenska tonnaget som sedan krigets början varit sysselsatt i nu omförmäld fart föreligger veterligt ingen statistik; någon förryckning till nackdel för den egna flaggan torde dock, såvida ej sådan förskjutning ägt rum under den allra senaste tiden, knappast vara tillfinnandes.

Det har nyss framhållits den stora fördelen för svenskt näringsliv därigenom, att billigt svenskt tramptonnage varit tillgängligt för landets utländska varutransport. Särskilt under skeppningssäsongen vid våra norrländska hamnar, då det gäller att få ut en för varje år ökad produktion av massgods, har den i allmänhet goda tillgången på fraktsökande fartyg, även vid skeppningens början och slut, då risk för ishinder förelegat, varit näringslivet till stora tjänster. Att våra svenska redare härvidlag velat betjäna sina kunder i så stor utsträckning som möjligt, framgår bland annat därav, att vid förliden vinterperiods början närmare ett 40-tal fartyg, alla på ett eller annat undantag svenska, infröso i de norrländska hamnarna, och först efter stora svårigheter och kostnader lyckades komma loss.

Det är emellertid att bemärka, att svenskt tonnage icke innehar något monopol, ej heller i tävlan med främmande fartyg kan betinga sig någon särskild favör i fråga om fraktsatserna på den svenska marknaden. De svenska skeppsredarna, enkannerligen trampredarna, ha aldrig rönt och förövrigt aldrig begärt att få röna någon behandling som mest gynnad nation på den inhemska marknaden. I den fria varuförmedlingen till sjöss har det helt och fullt ingått i det allmänna medvetandet, att den redare som erbjuder sig att transportera en last till en eller annan pence eller bråkdelen av pence billigare pr ton än den eljest lägsta marknadsraten, den och ingen annan, vare sig han tillhör den ena eller den andra nationen, har den största utsikten att få ombesörja transporten. Den snabba förflyttningen av tramptonnaget, speciellt i vad angår europeiska farvatten, från en marknad till en annan utesluter vanligen även, att fraktsatserna på en viss trade avsevärt stiga utöver den allmänna fraktnivån. Skulle, exempelvis under skeppningssäsongen på våra östersjöhamnar, frakterna visa en stegring eller kvarbliva på en nivå, som gynnsamt avviker mot förhållandena på en annan tillgänglig fraktmarknad, så har man omedelbart att motse ett tillöpp av danska, tyska, norska, holländska och

engelska fartyg, vilka vilja vara med om att dela förtjänsten. Resultatet blir då en nedpressning av raterna.

Med fast avseende på nu skildrade förhållande i den allmänna fraktfarten skulle det land, som införde bestämmelser angående begränsning av den egna trampflottans utnyttjande i den fria marknaden, utan att samtidigt skydda densamma mot övermäktig konkurrens i hemmamarknaden göra sin sjöfart en stor otjänst. Överhuvud gå ej heller under normala förhållanden tendenserna i den riktningen. För ett monopol eller favoriserande genom statliga åtgärder av den egna flaggan vid förmedlande av landets egen sjötransport i utrikes fart lägga gällande handelstraktater hinder i vägen. Landets sjöfartsnäring får härvidlag mera vädja till den goda viljan hos sitt lands exportörer och importörer än till vad staten i sådant syfte förmår åstadkomma. Men å andra sidan då staten ej ansett sig vilja eller kunna ge den egna trampflottan det skydd på hemmamarknaden, som näringen vid många tillfällen fullt väl kunnat behöva, så har staten i stället måst lämna denna flotta fria händer att engagera sig i fraktfart, varhelst sådan befunnits vara mest lönande. Våra trampångare ha anskaffats under en sådan förutsättning. Så länge trampfarten fortgår under konkurrensens tecken måste medgivande till fri nyttjanderätt äga bestånd, om man överhuvud begär, att landets tonnage av trampångare skall kunna hållas uppe och förmeras i önskvärd utsträckning.

Ombesörjandet i någorlunda normalt omfång av vår export och import sjöledes är för landet en synnerligen vital angelägenhet. Måste för denna transports tillgodoseende vissa restriktioner i fråga om de svenska fartygens fria utnyttjanderätt införas, så får icke det enskilda intresset här ställa sig hindrande i vägen. Det ovan anförda har ej heller på minsta sätt avsett att innebära någon ovillighet från sjöfartens sida att underordna sig riksintresset, ej heller att påvisa att tidsförhållandena icke skulle kräva åtgärder av ifrågasatt beskaffenhet. Det förda resonemanget har haft till syfte att söka klarlägga trampfartens natur och under vilken förutsättning detta transportmedel uppstått och framdeles i tillräckligt omfång skall kunna bibehållas.

Under framhållande av att inskränkande bestämmelser i fraktfarten sålunda kunna finnas vara nödvändiga och få godtagas av den sjöfartsgrupp, som närmast kommer att beröras av desamma, måste dock vissa betänkligheter framställas mot lagförslaget sådant det föreligger. Först och främst må då sägas, att man visserligen med restriktiva åtgärder kan infånga och kvarhålla svenskt tonnage för betjänande av den egna varutransporten, men härmed befrämjar man icke någon totalutökning av landets handelsflotta vare sig genom nybyggnad inom landet eller genom in-

köp från utlandet. Helt säkert finnas för närvarande avsevärda kapital lediga för insättning i rederiföretag. Anskaffning av fartyg har emellertid knappast någonsin tillförne varit förenat med så stora svårigheter och kostnader som för dagen är fallet. Införes nu dels en särskatt på sjöfartsnäringsen, dels restriktioner vid fartygens utnyttjande, är det fara värt, att man drar sig för att göra fartygsinköp eller kontraktera beställningar. Tonnagesvårigheterna, med sin för landets näringsliv hämmande inverkan, komma att kvarstå och lagen till sin verkan sålunda bliva till intet gagn.

Även må framhållas att den eventuella lagen synes komma att binda fartygens rörelsefrihet i större utsträckning än som under nuvarande förhållande kan anses vara oundgängligen påkallat. Detta gäller främst fraktfarten inom nordeuropeiska farvatten. Man bör taga sikte på att, enligt vad framgår ur den kungl. propositionen, varken Norge eller Danmark, våra nuvarande förnämsta konkurrenter på trampfartens område, infört några inskränkande bestämmelser om sina fartygs fraktfart.

Angående avfattningen av § 2 i lagförslaget bör den synpunkten komma fram, att ett straffhot, i främsta rummet riktat emot fartygsbefälhavaren, ställer denne i ett ömtåligt läge. Enligt § 48 i sjölagen äger visserligen befälhavaren, då fartyget befinner sig utom hemorten, att avsluta fraktavtal, men denna funktion utövas numera så gott som undantagslöst å maskindrivna fartyg av redaren eller dennes ombud i land. Befälhavaren får sålunda intet verkligt inflytande på fartygens resor. Eventuell licens för fartygets befraktning mellan utrikes orter torde ej heller lämpligen bliva förmedlad genom befälhavaren. Det blir rederiet eller dets ombud som sköter om den saken. Vid en från rederiet meddelad order om att företaga en viss resa kan befälhavaren alltså bliva ställd i en pliktkonflikt — å ena sidan skyldigheten att följa nu stiftad lag, å andra sidan att fullgöra sin lydnadsplikt gent emot redaren eller dennes förtroendeman.

I fråga om övergångsbestämmelser vid lagens ikraftträdande må uppmärksamheten dragas till fraktavtal, ingångna före den 14 april 1916, och som avse flera efter varandra följande resor mellan utländska orter.

På grund av ovan anförda får jag vördsamt hemställa,

a) att i § 1 mom. 2, förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m., ytterligare undantagsbestämmelser må införas,

dels med avseende å maskindrivna fartyg intill 1,500 tons bruttodräktighet, då sådant fartyg sysselsättes

i nordeuropeisk fart, dels rörande maskindrivna fartyg, vilka efter lagens ikraftträdande inköpas från utlandet eller kontrakteras vid svenska varv;

b) att § 2 av samma lagförslag gives en sådan lydelse, att straffhotet i främsta rummet riktas mot redaren eller annan, som i redarens ställe haft befattning med fartyget.

Stockholm den 9 maj 1916.

Alex. Thore.
