

Nr 257.

Av herrar **Thore** och **Sommelius**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition, nr 67, med förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.*

Av propositionerna nr 66 och 67 till innevarande års riksdag framgår, att herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet icke ämnar framlägga förslag om fortsatt tillämpning av förfoganderätts- och maximi-prislagarna, ej heller om fortsatt tillämpning av lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter samt lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort. Härigenom skulle sålunda de mera framträdande kristidslagarna inom kort komma att upphöra. En av de kristidslagarna, som tillämpats på den svenska handelsflottan, är emellertid, visserligen i något modifierad form, avsedd att stå kvar, nämligen lagen om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri m. m. den 28 mars 1917. De modifikationerna, som föreslagits och vilka återfinnas i 1 § av lagförslaget (K. Maj:ts proposition nr 67), gå ut på att förbud mot överlåtelse av fartyg m. m. till utlänning ej skola äga tillämpning ifråga om fartyg, byggt av stål eller järn, vars bruttodräktighet understiger två tusen registerton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger tjugofem år, samt fartyg, byggt av trä eller av järn och trä, vars bruttodräktighet understiger femhundra registerton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger trettio år.

Innan jag ingår på lämpligheten utav att överhuvud låta förevarande lag på området erhålla fortsatt tillämpning, tillåter jag mig att påpeka, att

genom den gjorda omformuleringen av första styckets första paragraf lagen förlorat sin betydelse som kristidslag för att i stället ingå i den grupp av lagar som, ehuru med begränsning i tiden för deras tillämpning, dock i allt fall äro avsedda att under ordinära tidsförhållande verka reglerande inom det område lagstiftningen omfattar. Betänkligheterna mot att låta den ifrågakvarande lagen vinna fortsatt tillämpning få härigenom ökad styrka.

De skäl, som herr statsrådet med stöd av kommerskollegiets uttalande i saken åberopar för en fortsatt tillämpning av lagen om förbud mot överlåtelse m. m. till utlänning av svenskt fartyg, gå ut på »att det icke kan anses vara uteslutet, att, i saknad av statskontroll, svenskt tonnage kan komma att övergå i utländsk ägo i sådan omfattning, att vår handelsflotta blir otillräcklig att, i den mån på densamma beror, tillgodose landets behov. I all synnerhet lärer varsamhet i detta avseende vara av nöden med hänsyn till den minskning, det svenska handelstonnaget under de senare åren undergått». Det tillägges vidare, att »flera sjöfartsidkande nationer stå inför nödvändigheten att genom nyförvärv söka ersättning för tonnageförluster under krigstiden». Rörande de föreslagna modifikationerna i den hittillsvarande lagen framhålles, att genom att från förbudets tillämpning undantagas vissa mindre och medelstora fartyg en icke oväsentlig lättnad skulle beredas sjöfartsnäringen, varjämte den modifierade lagen i viss mån komme att befordra en utrangering av omodernt och mindre värdefullt tonnage.

Innan jag går att bemöta de skäl, som sålunda anförts för bibehållande i sin väsentliga utsträckning av nu gällande förbud mot överlåtelse till utlänning av svenska fartyg, må det tillåtas mig att uttala som en allmän åsikt, att en näring av en sådan natur som handelssjöfarten, vilken ifråga om tonnageanskaffning och drift helt och hållet är underkastad växlingarna på världsmarknaden, icke lämpligen låter sig regleras genom en eller annan restriktiv lagstiftningsåtgärd, särskilt om en sådan åtgärd utgår från någon av de mindre betydande sjöfartsidkande länderna. Det är en fullkomlig villfarelse att tro, att Sverige, genom bibehållandet av en prohibitiv lagstiftning rörande fartygsförsäljningar nu sedan fartygsmarknaden är fri och öppen för alla nationer, härigenom skall vinna någon slags favör eller försprång gent emot andra sjöfartsländer i dess strävan att bevara eller utveckla sin handelsflotta.

Av en tabell över världshandelsflottan, som finnes införd i den kungl. propositionen, framgår, att under tiden från juli 1914 till juli 1920 världs-

handelsflottan ökats med omkring 20 % eller från 45.4 milj. ton till 53.9 milj. ton. Storbritanniens handelsflotta, som enligt tabellen visar en ringa nedgång, har sedan juli 1920 ökats avsevärt och torde vid innevarande tidpunkt vara minst ett par milj. ton större nu än den var vid krigets början. Vad Tyskland angår, så lära dels landets valuta-förhållanden, dels de där rådande i jämförelse med andra länder mycket låga anskaffningskostnaderna för nybyggen lägga tillräckliga hinder i vägen för ett avyttrande av våra fartyg till nämnda land. Faktum är, att den allmänna fartygsmarknaden är överfylld av utbud av fartyg och att tillgången av fartyg vida överstiger efterfrågan, varför frakterna sjunkit till en för fartygsägaren ruinerande nivå. En berättelse över sjöfarten, som förekommer i en tidning för i dag, har som rubrik »intet rederi går numera utan att göra förluster», vilka ord kunna sägas vara nog så karakteristiska för det nuvarande tillståndet inom sjöfartsnäringen. Tonnageuppläggningar rekommenderas såsom det enda botemedlet för att göra sjöfartsnäringen lönande, och uppläggning av fartyg har också, som framgår av propositionen, i stor utsträckning tillämpats av de svenska rederierna.

Då man vill göra gällande att det föreslagna modifierade förbudet mot överlåtelse av fartyg m. m. skulle få till följd, att äldre fartyg inom den svenska handelsflottan skulle komma att utbytas mot moderna sådana, så förefaller det mig som om en sådan förhoppning vilar på skäligen svaga grunder. Före världskriget bestod den svenska handelsflottan till stor del av trampångfartyg, byggda på 80- och 90-talet och med ett tontal mellan 1,500—2,500 ton. Så utgjorde handelsflottan, tillhörande Hälsingborg med omnejd, uppgående till åtskilligt över 100 ångfartyg, huvudsakligen av fartyg av nämnda slag. Det övervägande antalet av dessa fartyg tillhöra numera icke den svenska handelsflottan: de ha överhuvud upphört att existera. Kriget med sin massförstöring av handelsfartyg gick särskilt hårt åt tonnaget av nämnda slag. De äldre och alltså mindre värdefulla fartygen insattes på de farligaste routernas och miljoner ton gingo förlorade. Det nuvarande tonnageöverskottet består icke av äldre fartyg utan till huvudsaklig del av helt nya fartyg. Den svenska handelsflottan har genom kriget undergått en föryngrings- och förvandlingsprocess, den senare bestående däri, att en hel del tramptonnage försvunnit och linjebåtar eller i varje fall fartyg med i viss mån fasta router trätt i stället. I sammanhang härmed har rederirörelsen i större utsträckning än vad fallet var före kriget koncentrerats till Göteborg och Stockholm, och en motsvarande minskning skett på övriga platser inom riket. Den svenska handelsflottan har ännu

icke nått det tontal, vartill den uppgick vid krigets början, och procentuellt sett i förhållande till världshandelsflottan kan en ganska stark tillbakagång påvisas. Det är den stora nedgången i det svenska tramptonaget som är anledningen till detta förhållande.

Förbudet mot försäljning av fartyg under en viss ålder och över en viss storlek kan i ingen mån betraktas som ett medel att gagna den svenska handelsflottan, allra minst för utökande av tramptonaget. Vill man stimulera inköp av fartyg från utlandet — och från utlandet och hos mer eller mindre insolventa fartygsägare måste fartygen anskaffas, om det överhuvud skall vara utsikt att erhålla fartygen till ett sådant pris, att lönande fraktfart må kunna bedrivas — så böra inga hämmande restriktioner finnas för köparens fria förfogande över sin vara. Det ligger överhuvud i hela näringsens natur att ett fritt utbyte bör finnas, då man eljest åstadkommer en onödig utökning av den risk, som alltid är förenat med rederirörelse.

Även rörande linjetonnaget anser jag ett fortsatt uppehållande av försäljningsbudet vara av mycket problematisk fördel, ehuru skadan av ett sådant förbuds utsträckande ännu ett år måhända icke är så stor som ifråga om tramptonaget. Till linjetonnaget torde kunna räknas fartyg med över 3,000 bruttotons dräktighet, och är antalet fartyg av detta slag tillhörande den svenska handelsflottan omkring 75.

På grund av vad sålunda anförts få vi vördsamt hemställa,

att sista stycket i 1 § i »förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri» (K. Maj:ts proposition nr 67) må erhålla följande ändrade lydelse:

Bestämmelserna i denna lag äga ej tillämpning i fråga om fartyg, vars bruttodräktighet understiger tre tusen registerton.

Stockholm den 14 febr. 1921.

Alex. Thore.

Malte Sommelius.