

Nr 257.

Av herr **Enhörning**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med anhållan om riksdagens godkännande av vissa å allmänna konferenserna för samfärdsels- och transiteringsfrågor i Barcelona och Genève antagna överenskommelser.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 168 begäres riksdagens godkännande av vissa å allmänna konferenser för samfärdsels- och transiteringsfrågor i Barcelona och Genève antagna överenskommelser.

Ifrågavarande överenskommelser äro:

- 1) Stadga rörande segelbara vattenvägar av internationell betydelse,
- 2) Tilläggsprotokoll till denna stadga, samt
- 3) Stadga rörande vissa internationella förhållanden i havshamnar, jämte därtill hörande signaturprotokoll.

I fråga om det i punkt 2. nämnda tilläggsprotokollet är det tvivelaktigt, om en ratifikation kan vara till Sveriges fördel. Ratifikationen skulle, enl. Kungl. Maj:ts förslag, avse alternativ a), d. v. s. öppna våra inre vattenvägar för trafik av utländska fartyg på samma villkor som för svenska. Vilka konsekvenser ett dylikt medgivande kan medföra för den inhemska sjöfarten, ligger i öppen dag. Det är också anmärkningsvärt, att ratifikationen av ifrågavarande protokolls alternativ a) anses tillrådigt, trots de av den i denna fråga enda sakkunniga myndigheten (kommerskollegium) uttalade betänkligheterna. Jag rekommenderar till noggrann prövning, vad denna myndighet i olika yttranden anfört (sid. 7—10 i den kungl. propositionen). För egen del vill jag särskilt understryka uttalandet (sid. 9), att det ej får anses uteslutet, att ej ens reciprocitet kunde, då den ena parten vore en främmande nation med en kraftigt utvecklade sjöfartsnäring, förhindra, att avtalet bleve till skada för svensk sjöfartsnäring. Å ena sidan lämnade Sverige, särskilt efter öppnandet av Södertälje kanal, i mycket betydande utsträckning möjlighet för även större sjögående fartyg till fraktfart på orter vid insjöar, floder och kanaler, samtidigt som å andra sidan anslutningen, med visst undantag, icke erbjöde svensk sjöfart några mera väsentliga fördelar ur reciprocitetssynpunkt. Kollegium tillstyrkte därför, att Sverige ställde sig avvaktande.

Med anledning av vad föredragande departementschefen anfört till statsråds-

protokollet i denna fråga må, utöver vad kommerskollegii utlåtande innehåller, framhållas följande:

Må vara att en ratifikation av tilläggsprotokollet praktiskt taget icke rubbar de senare årens praxis, men lika visst är, att vi genom ratifikationen frånhända oss ett utomordentligt vapen mot utländsk konkurrens inom sjöfarten. Det framhålles — åtminstone underförstått som en förtjänst hos ifrågavarande överenskommelse — att Sverige kan uppsäga protokollet två år efter det är ratificerat och att uppsägning, som därefter sker, träder i kraft ett år efter dess verkställande. I nuvarande av stor ovisshet präglade tider synes mig denna bestämmelse utgöra en ytterligare anledning att såsom kommerskollegium föreslagit ställa oss tills vidare avvaktande. Den långa uppsägningstiden hindrar oss nämligen att i tid använda en behöflig restriktiv politik. Denna olägenhet bör icke negligeras; utvecklingen sådan den avspeglar sig i tillgänglig statistik talar tvärtom för att vi med bibehållen handlingsfrihet böra uppmärksamt iakttaga den utländska konkurrensen.

Ifrågavarande statistik, vilken omfattar Sveriges direkta sjöfart på utrikes örter, utvisar vid jämförelser mellan åren 1913 och 1924 en nedgång i det sammanlagda nettotonnaget av de ankomna och avgångna fartygen med 2,757,327 tons.

Detta innebär, att ifrågavarande sjöfart år 1924 utgjorde endast c:a 90 % av 1913 års omfattning. Samtidigt har det svenska tonnagets andel i denna sjöfart sjunkit från 49,6 % år 1913 till 46,7 % år 1924, medan t. ex. det tyska tonnagets andel ökats från 14,3 till 16,3 procent. Det norska tonnagets andel är oförändrad 7,8 procent, likaså praktiskt taget det engelska tonnagets 5,5 procent. En ringa minskning företer det danska tonnagets andel eller från 17,4 till 16,3 procent, samt det finska tonnaget eller från 3,5 till 1,6 procent. Av de anförda siffrorna framgår med önskvärd tydlighet, att det svenska tonnaget i vårt lands egen utrikestrafik år 1924 var ogynnsammare ställt än något av nämnda ländernas tonnage i jämförelse med förhållandet före kriget. Siffrorna visa emellertid blott frekvensen, men säga intet om orsaken till denna ogynnsamma utveckling. Man behöver dock ej vara mycket inne i de nutida förhållandena inom sjöfarten för att genomskåda, att en av de väsentligaste orsakerna härtill är att finna i det handicap det svenska tonnagets konkurrenter äga i resp. hemlands valutor. Med detta handicap måste man, mänskligt att döma, räkna åtskilliga år framåt.

Det kan förefalla vara uteslutande ett rent rederiintresse, att Sverige i denna fråga alltjämt förbehåller sig fria händer. Några svårigheter att uppvisa, att så icke är fallet, föreligga icke. Jag behöver givetvis ej närmare redogöra för de verkningar en överhandtagande utländsk konkurrens kan medföra för de ombord anställda. I stället vill jag fästa uppmärksamheten därvid, att bland dem, som haft anmärkingar att anföra mot en anslutning från vårt lands sida till ifrågavarande överenskommelse, befinner sig Sveriges segelfartygsförening. Denna sammanslutning är visserligen en redarförening, men det förtjänar fram-

hållas, att medlemmarna i densamma stå i en klass för sig. Ägarna av de fartyg, vilka tillhöra sagda förening, utgöras till alldeles övervägande del av vår idoga, men i stort sett fattiga skärgårds- och kustbefolkning, som sammanslutit sig i s. k. partrederier, vilka äga en eller ett par småseglare. Av de 871 fartyg, som i slutet av 1922 (siffror för senare år finnas ännu ej tillgängliga), tillhörde dylika partrederier, voro icke mindre än 797 fartyg eller 90 % av nämnda typ. Medeltonnaget för dessa fartyg var vid samma tidpunkt något över 80 netto-ton. Den genomsnittliga beskattningsbara inkomsten för detta slags redare torde i flertalet fall under de sista åren knappast ha uppgått till medelinkomsten för en stuveriarbetare. Denna rederinäring träffas i minst lika hög grad av den utländska konkurrensen som de mera bärkraftiga, men även de under prekära förhållanden arbetande ångbåtsrederierna.

Nu säger det föredragande statsrådet (sid. 12), att det näppeligen synes vara av avsevärdare praktisk betydelse att genom underlåtenhet att nu ratificera tilläggsprotokollet hålla möjligheterna öppna att i ett antal inre hamnar, som ej äro av den vikt, att de normalt utnyttjas av havsgående fartyg, eventuellt tillämpa andra principer . . .». Det är fara värt, att det i verkligheten förhåller sig på det rakt motsatta sättet. *I varje fall är en undersökning att tillråda.* Uppenbart är emellertid, att den trafik, det här är fråga om, är av icke ringa betydelse för försörjningen av en ganska stor mängd yrkesutövare och härav följer också, att tilläggsprotokollet och överenskommelsen om vissa internationella förhållanden i havshamnar icke äga det samband, föredragande statsrådet synes förmoda. Förhållandena i Albanien, Danmark, Indien, Norge, Nya Zeeland, Siam, Storbritannien etc. äro självfallet icke att jämföra med de svenska.

Slutligen borde en varning vara på sin plats mot att så lätt, som föredragande statsrådet gjort, undanskjuta vad en del rederier andragit i fråga om tilläggsprotokollet.

Skulle Sverige över huvud taget ratificera tilläggsprotokollet, bör det ske med anslutning till alternativ b), i likhet med Finland, med vilket land våra förhållanden i här ifrågakommande avseende företer större likheter än med något annat land.

På grund av vad jag sålunda anfört, får jag hemställa,

att riksdagen beslutar avstyrka anslutning från Sveriges sida till i Kungl. Maj:ts proposition nr 168 intagna tilläggsprotokoll till överenskommelse om segelbara vattenvägar av internationell betydelse, eller

att — om anslutning till sagda tilläggsprotokoll anses önskvärd — anslutningen måtte ske till alternativ b), avseende naturliga segelbara vattenvägar.

Stockholm den 31 mars 1925.

E. A. Enhörning.