

Nr 296.

Av herr **Lindberg** i Stockholm m. fl., *angående åtgärder till förhindrande av skenförsäljningar av svenska fartyg.*

Under nu rådande kris på sjöfartens område och den därav följande stora arbetslösheten bland olika kategorier sjömän ha en del svenska rederier överfört en del av sina fartyg till Finland. Denna rederiernas åtgärd har förorsakat ännu större arbetslöshet bland de svenska sjömännen. Ett av dessa rederier, som på detta sätt överfört sina fartyg till Finland, har sedan överföringen skett gått i fraktfart på Sverige. Rederiaktiebolaget Iris i Stockholm hade exempelvis under år 1932 avtal med Stockholms gasverk om transport av kol. Under året bildade detta bolag ett dotterbolag i Finland och överförde till detta en del av sin flotta och kom således kolen till Stockholms gasverk att fraktas med fartyg seglande under finsk flagg, ehuru väl att kontraktet tecknats med svenskt rederi. För innevarande år har Stockholms gasverk garderat sig mot detta genom att i befraktningskontraktet rycka in en bestämmelse om att kolen skall fraktas med svenska fartyg. Ur rederinäringens egen synpunkt borde det vara förkastligt att sådana skenöverföringar av fartyg till andra nationer få ske. Meningen med överföringarna är ju icke att fartygen skola sluta upp med att söka frakter, utan meningen är att erhålla billigare driftkostnader och därmed även större vinster. Således blir ju förhållandet det, att dessa överförda svenska fartyg i fortsättningen komma att tävla med andra svenska fartyg om de frakter som finnas tillgängliga. Dessa redare som till Finland överföra sina fartyg ha ju då större möjligheter, att på ett verksamt sätt konkurrera med sina svenska kolleger.

Sjöfolksorganisationerna ha i gemensam skrivelse till statsrådet och chefen för handelsdepartementet framfört några synpunkter på denna fråga, som vi tillåta oss att citera.

»Det har nämligen visat sig, att de lägre avlöningarna inom vissa länders handelsflottor lockat en del svenska redare till att genom skenförsäljningar överföra fartygen till de länder där arbetskraften är billig och på så sätt kringgå bestämmelserna om anställande av svenska medborgare i fartygen. Vid den ekonomiska kris som rådde inom sjöfarten för något mer än tio år sedan praktiserades även ett dylikt förfarande i viss utsträckning, varvid man satte fartygen under tysk flagg och bemannade dem med tyskt sjöfolk, som hade lägre hyror. Erfarenheterna från dessa försök voro dock allt annat än gynnsamma, ty visserligen fick man lägre utgifter till avlöningar, men i gengäld blevo fartygen dåligt underhållna och reparationskostnaderna så höga, att det säkerligen medförde betydligt sämre ekonomiskt resultat än om fartygen hela tiden varit bemannade med svenskt sjöfolk. Fartygen återfördes därför småningom åter till svensk flagg, men en hel del sjöfolk hade under den värsta krisen fått gå arbetslösa och sjöfartsnäringen hade tillfogats skada genom att fartygens underhåll försumrats. Man tycker, att

erfarenheterna från detta tillfälle borde avskräcka och det ha de säkerligen gjort för de redare, som praktiserat det, men det finnes andra som ännu icke förvärvat dessa erfarenheter och därför nu försöka experimentet. Det är den finska handelsflottans låga löner, som nu äro lockande, och därför överföras en del fartyg formellt till finsk ägo.

Att det är fråga om skenförsäljning och icke verkliga överlåtelse är alldeles uppenbart, vilket bl. a. framgår därav, att man i regel bildar finska bolag med samma namn som de svenska rederier, vilka förut ägt fartygen, samt i en del fall låter den förutvarande svenska befälhavaren stanna kvar ombord, och även i något fall har övermaskinisten någon tid fått medfölja för att på så sätt bevaka den svenska redarens intressen.

De lägre lönerna inom den finska handelsflottan bero icke på någon tillfällighet, utan relationen mellan svenska och finska sjöfolkslöner har under lång tid varit praktiskt taget oförändrad. Om de lägre lönerna i Finland varit av stor betydelse för sjöfartens ekonomi, så hade landet säkerligen förut haft en betydande handelsflotta, men det är tydligt att andra omständigheter av större betydelse inverka på det ekonomiska resultatet, enär den finska handelsflottan, trots de låga lönerna, är ganska obetydlig. De nu gjorda överlåtelseerna kunna därför närmast betraktas som försök att skaffa fartygens ägare en tillfällig vinst, även om den sedan får betalas genom värdeminskning av fartygen. Det rederi, som gått i spetsen för dessa flaggbyten, är föröfrigt bland dem som under de senare åren haft de största utdelningarna, så att det kan knappast vara nöden som framtvingat denna åtgärd.

För de lojala svenska redarna måste skenförsäljningarna betraktas som illojal konkurrens, då de överlåtna fartygen tillfälligtvis kunna skaffa sig ett övertag i kampen om de nu allt för fåtaliga lasterna och därigenom bidra till att ytterligare försämra fraktmarknaden.

Från finskt håll ha förekommit protester mot att detta lands flagga skall utlånas till profithungriga utlänningar, även om landet kan erhålla vinst därav.»

Enligt svensk lag skola minst två tredjedelar av besättningen utgöras av svenska undersåtar. Det är för att kringgå denna lagbestämmelse, som man under tider som de nuvarande överföra fartygen till annan nation. Av denna anledning är det motiverat att staten lägger hinder i vägen för sådant kringgående av lagens bestämmelser. I detta fall torde sådant hinder kunna åstadkommas genom utfärdandet av exportförbud för svenska fartyg, vilket skulle betyda att myndigheternas tillstånd måste inhämtas innan verklig försäljning av fartyg till annan nation sker.

Under den senare tiden har man kunnat märka, att andra nationer infört sådana bestämmelser, att det praktiskt taget är omöjligt för svenskt sjöfolk att skaffa sig anställningar i dessa nationers fartyg. Dessa åtgärder äro vidtagna för att tillförsäkra landets egna arbetare anställning. För Sveriges vidkommande har detta betytt, att en hel del sjömän, som tidigare haft arbete inom andra nationers fartyg, kommit tillbaka till hemlandet och nu söker anställning inom landets egen handelsflotta. Detta har givetvis bidragit till

att öka arbetslösheten inom sjömanskåren. Överföringen av tonnage till andra nationer bidrager i ännu större utsträckning till ökandet av denna arbetslöshet, varför tillståndet har blivit rent av olidligt i det att exempelvis matrosar i vissa fall få gå arbetslösa ända upp till 11 månader. Överförande av ett enda mindre fartyg betyder arbetslöshet för ett 20-tal personer, och i fråga om större fartyg blir antalet betydligt större.

Under hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om vidtagande av åtgärder, som förhindra dylika skenförsäljningar av svenska fartyg.

Stockholm den 21 januari 1933.

Carl Lindberg
i Stockholm.

Albin Ström.

Evert Frankenberg.

Olof Nilsson
i Göteborg.
