

Nr 231.

Av herr **Rydén** i Malmö, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 43, med förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri.

Den kungl. proposition nr 43, vari föreslås förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri, innehåller sorgliga upplysningar angående den förskingring av svenskt fartygstonnage, som de senaste månaderna ägt rum. Under år 1915 försåldes till utlandet 123 svenska fartyg om tillhoppa över 80,000 bruttoton, och för de fyra första veckorna under innevarande år redovisar finansministern i sitt uttalande till statsrådsprotokollet den 28 januari ytterligare ett 30-tal försålda fartyg om sammanlagt mer än 32,000 bruttoton. Sedan dess har — enligt vad jag inom kommerskollegium inhämtat — ytterligare ett antal försäljningar anmälts till fartygsregistret, och chefen för kommerskollegii avdelning för fartygsregistrering har på min förfrågan meddelat, att ett betydande antal fartygsförsäljningar till utlandet, om vilka anmälan ännu icke gjorts, kommit till avdelningens kännedom.

Lägger man så till dessa till utlandet försålda fartyg det betydande antal, som gått förlorat på grund av kriget, så är det uppenbart, att den svenska handelsflottan undergått en reducering, som helt enkelt måste betecknas som en ren olycka. Om man beräknar det svenska handelsångfartygstonnaget till i runt tal 1,000,000 bruttoton, så blir det klart för envar vad det betyder, när handelsflottan i ett slag reduceras med 10—20 procent. Vårt land, som nu borde sökt utöka sitt tonnage för att kunna bära de vidgade uppgifterna efter kriget, faller i stället offer för ögonblickets vinningslystnad och kastar i en hastig vändning

bort frukterna av årtiondens utveckling. Staten har med rikliga understöd sökt upparbeta en svensk sjöfart, icke minst för att i någon mån kunna göra oss mindre beroende av våra mera företagsamma grannfolk — en del av våra redare svara med att i en kritisk tid sälja bort tonnaget till konkurrenterna.

Med hänsyn till dessa förhållanden måste man beklaga, att Kungl. Maj:ts ingripande kommit så sent och därtill givits en så ringa effekt. Att regeringens ingripande dröjde till den 8 januari 1916 — trots kommerskollegii hänvändelse redan i augusti 1915 — medförde att förskingringen fick en vida större omfattning än den erhållit, om åtgärde vidtagits till och med blott några veckor tidigare. Därest kommerskollegii råd följts och ett exportförbud utfärdats, hade mycket kunnat räddas ännu så sent som vid årsskiftet. Och till och med nu skulle åtskilligt vunnits, om Kungl. Maj:ts proposition byggts på den principen att *försäljningsförbudet omfattat alla de fartyg, som faktiskt till exempel den 8 januari ej överlämnats i den utländska köparens händer*. I stället har regeringen gått ut ifrån att alla affärer, som avslutats före den 8 januari 1916, skola gå sin gilla gång. I nära nog varje konsej förklarar Kungl. Maj:t hinder icke möta att fartyg avföras ur fartygsregistret, och sedan försvinna fartygen ur svensk ägo, så snart nödiga formaliteter för avförandet äro undanstökade.

Då jag utgår ifrån att det nu måste vara riksdagens plikt att skyndsamt göra allt för att rädda vad som ännu räddas kan, tillåter jag mig framställa några förslag i dessa avseenden.

1. *Försäljningsförbudet bör omfatta alla fartyg, som ännu icke faktiskt överlämnats i utländsk ägo.*

Som jag förut påpekat, får försäljningsförbudet en mycket större effekt, därest det icke — såsom Kungl. Maj:t föreslagit — bygges på principen att alla före den 8 januari 1916 slutna avtal skola anses okränkbara, utan i stället förbudet får karaktären av exportförbud, som träffar alla ännu ej avlevererade fartyg. Ur rättssynpunkt kunna inga mera vägande skäl anföras mot en sådan ordning än mot andra exportförbud eller exempelvis mot den av Kungl. Maj:t anvisade utvägen. Kommerskollegium avslutade ock sitt den 20 januari 1916 avgivna utlåtande med följande uttalande, som jag återgiver, enär det ej finnes i den kungl. propositionen: »Ehuru det givetvis är i och för sig önskvärt, att det med ifrågavarande förbudslagstiftning avsedda syfte ernås i största utsträckning, lärers möjligheten härför förefinnas endast så länge fartyget ännu icke överlämnats i den nye ägarens besittning. Den enda möjlighet, som kollegium härvid tänkt sig, skulle bestå i utfärdandet

i administrativ väg av bestämmelser, *varigenom vid kraftigt verkande äventyr svensk man förbjödes att, ehuru avtal om överlåtelse träffats, fullborda denna genom fartygets överlämnande i den nye ägarens besittning.*¹⁾ En sådan anordning kunde i viss mån likställas med de av krigstillståndet föranledda olika exportförbud.»

Nu gäller det ju visserligen icke administrativa åtgärder utan stiftandet av en lag. Men själva principen att tillämpa formen av överlåtelseförbud är säkerligen både bättre och effektivare än den av Kungl. Maj:t tillämpade. För att belysa detta påstående behöver jag blott hänvisa till närslutna bilaga, som utvisar att överlåtelseförbudet omedelbart skulle åt landet rädda dels fem ångare av över 12,500 bruttoton, om vilka Kungl. Maj:t redan förklarat hinder ej möta för förändring ur fartygsregistret, dels ock sju fartyg om nära 11,000 bruttoton, om vilka Kungl. Maj:ts beslut i samma riktning under den närmaste tiden kan vara att förvänta. Därtill kommer ytterligare ett betydande antal värdefulla fartyg, som faktiskt äro försålda men vilkas försäljningar ännu ej anmälts till fartygsregistret.

Den tidpunkt, från vilken ett sådant förbud borde räknas, synes skäligen i frågans nuvarande läge kunna bestämmas till dagen för lagens ikraftträdande. I enlighet med denna uppfattning framställs här nedan förslag.

2. *Lagen bör innefatta förbud mot borthyrande av fartyg till utlänning på längre tid.*

Mot en förbudslagstiftning på ifrågavarande område ha rests en mängd invändningar, av vilka flera inriktat sig på vanskligheterna att göra ett sådant förbud effektivt. Man har påpekat, att hinder knappast kunna resas mot att sälja ett svenskt fartyg till utländsk redare, om denne för ändamålet bildar ett svenskt aktiebolag. Man har ock antytt möjligheten för mindre samvetsgranna fartygsägare att de facto försälja fartygen till utlandet, medan någon svensk bulvan officiellt anges som ägare. Till en del lägger nog den nu föreslagna lagen stötestenar i vägen för ett sådant förfarande. Erinras bör också, att fartyget, så länge det ej avförts ur svenska fartygsregistret, lyder under svensk lag och i kritiska situationer står till svensk regeringsmakts disposition. All samvetslöshet kan man för resten aldrig komma åt med lagstiftning. Man får väl hoppas att flertalet lojalt böjer sig för lagen och meningen med densamma. Önskligt vore emellertid, om lagutskottet vid ärendets prövning kunde utfinna några restriktioner i berörda avseende.

¹⁾ Kurs. av motionären.

Uppenbarligen synes det emellertid vara en lucka i lagen, att den alldeles utelämnar spørgsmålet om borthyrande för längre tid av fartyg till utlänningar. Även efter antagande av en lag som den föreslagna skulle det anses fullt lojalt att till en utlänning borthyra en svensk ångare på exempelvis 5—10 år. Avtal skulle därvid t. o. m. kunna träffas om fartygets övergång i utländsk ägo efter dessa års utgång. Ett sådant tillvägagångssätt skulle ju i realiteten ej synnerligt skilja sig från omedelbar försäljning.

I lagen synes därför böra ingå föreskrift om att svenskt fartyg ej må för längre tid än exempelvis sex månader bortlämnas till utlänning. Avtal om sådant bortlämnande, som slutits före den dag, då lag i ärendet trätt i kraft, torde väl däremot få äga bestånd.

I samband med den omformulering av lagen, jag sökt göra i syfte att tillgodose de häri framställda önskemålen, har jag i efterföljande förslag utgått ifrån att lagen bör bli omedelbart efter promulgeringen verkande samt att den erhåller allenast provisorisk giltighet till den 1 mars 1917. Jag tillåter mig i detta sammanhang vördsamt anhålla att lagutskottet ville vidtaga de ändringar i lagtexten, som må anses erforderliga, och vill förty ha framställt motion om sådana ändringar i förslaget, som må anses erforderliga till vinnande av det med motionen avsedda syftet.

I anslutning till det ovan anförda tillåter jag mig alltså hemställa,

att riksdagen ville antaga följande förslag till

L a g

om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri, ävensom om bortlämnande för längre tid till utlänning av svenskt fartyg.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Svenskt fartyg eller andel däri må ej, utan att Konungen förut därtill givit lov, överlätas till utlänning, där ej överlåtelsen avser utlänning tillhörig andel i fartyg.

2 §.

Sluter någon — — — (lika med Kungl. Maj:t)
egendomens värde.

3 §.

Svenskt fartyg må ej utan Konungens med-
givande bortlämnas till tidsbefraktning av utlänning
för längre sammanhängande tid än sex månader.
Bryter någon häremot, vare påföljd som i 2 § sägs.

4 §.

Allmän åklagare äger verkställa beslag, som
ovan sägs.

Böter, som enligt 2 och 3 §§ ådömas, så ock
vad den brottslige enligt samma paragraf förbrutit
eller förpliktats utgiva tillfalle kronan.

Saknas tillgång till fulla gäldandet av ådömda
böter, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Övergångsbestämmelse.

Har avtal om överlåtelse, som i 1 § avses, slu-
tits före lagens ikraftträdande, men fartyget eller far-
tygsandelen ej därförinnan överlämnats i den nye
ägarens besittning, vare avtalet ogillt.

Sker dock överlämnande i strid mot föreskrif-
terna i detta stadgande, äge vad i 2 § stadgas om
annan påföljd än avtals ogiltighet ävensom bestäm-
melserna i 4 § av denna lag motsvarande tillämpning.

Denna lag träder omedelbart i kraft och upphör
att gälla den 1 mars 1917.

Stockholm den 18 februari 1916.

Värner Rydén.

Bilaga.

Följande svenska ångfartyg äro till fartygsregistret anmälda såsom försålda till utlandet men ännu icke avförda ur registret:

A. rörande vilka Kungl. Maj:t redan medgivit deras avförande:

	bruttoton	nettoton
Lutti	948.24	615.73
Ros	2,757.38	1,944.74
Vasconia.....	3,010.76	2,344.81
S:t Thomas	2,419.56	1,813.24
Avanti.....	3,376.97	2,508.78

B. rörande vilka avförandet är beroende på Kungl. Maj:ts prövning:

	bruttoton	nettoton
Margit.....	1,501.70	1,078.46
Saga	1,591.83	1,138.54
Urna	2,669.91	2,039.80
Ingeborg.....	2,056.03	1,553.19
Nanna (trawl)	140.92	45.59
Tärnan (trawl)	141.48	51.63
Daland.....	2,720.43	2,060.86

Stockholm och kungl. kommerskollegii fartygsregistrerings avdelning den 16 februari 1916.

John Stockenberg.