

**Nr 43.**

*Kungl. Maj:ts nådiga proposition till riksdagen med förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri; given Stockholms slott den 8 februari 1916.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet hållna protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri.

Kungl. Maj:t förbliver riksdagen med all kungl. nåd och ynnest städse välbevågen.

**GUSTAF.**

*Berndt Hasselrot.*

## Förslag

till

## Lag

**om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri.**

Härigenom förordnas som följer:

### 1 §.

Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äger Konungen, i den mån så prövas nödigt, förordna, att under viss tid eller tillsvidare svenskt fartyg eller andel däri ej må, utan att Konungen förut därtill givit lov, överlåtas till utlänning, där ej överlåtelsen avser utlänning tillhörig andel i fartyg.

### 2 §.

Sluter någon i strid mot förordnande, som enligt 1 § meddelats, avtal om överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri, vare avtalet ogillt och straffes överlåtaren med böter, högst tjugutusen kronor, eller fängelse i högst ett år; skolande den egendom, avtalet gällt, tagas i beslag, om så ske kan, och dömas förbruten samt, om beslag ej kunnat ske, överlåtaren förpliktas att utgiva ett belopp motsvarande egendomens värde.

### 3 §.

Allmän åklagare äger verkställa beslag, som ovan sägs.  
Böter, som enligt 2 § 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.

---

Denna lag skall träda i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Varder förordnande, varom i denna lag stadgas, vid lagens utfärdande meddelat, må Konungen jämväl föreskriva, att där avtal om överlåtelse, som i denna lag avses, slutits före lagens ikraftträdande men efter den 8 januari 1916, avtalet skall upphöra att gälla, om ej någondera parten inom trettio dagar, efter det lagen trätt i kraft, söker Konungens godkännande samt sökt godkännande varder av Konungen beviljat. Har sådan föreskrift meddelats och varder på grund av avtal, som slutits under nyss nämnda tid före lagens ikraftträdande samt ej av Konungen godkännes, fartyg efter lagens ikraftträdande avlämnat till utlänning, äge vad i 2 § av denna lag stadgas om annan påföljd än avtals ogiltighet ävensom bestämmelserna i 3 § av samma lag motsvarande tillämpning.

---

*Utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:  
Konungen i statsrådet å Stockholms slott fredagen den  
28 januari 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern **HAMMARSKJÖLD**,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena **WALLENBERG**,  
Statsråden: **HASSELROT**,  
**VON SYDOW**,  
**friherre BECK-FRIIS**,  
**STENBERG**,  
**LINNÉR**,  
**MÖRCKE**,  
**VENNERSTEN**,  
**WESTMAN**,  
**BROSTRÖM**.

Departementschefen, statsrådet Vennersten anförde efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet:

*Åtgärder för  
åstadkom-  
mande av pro-  
visoriskt för-  
bud mot över-  
låtelse av  
svenska fartyg  
till utlandet.*

»Bland de frågor, som i mån av världskrigets fortgång blivit synnerligt aktuella, har även framträtt spørsmålet rörande åtgärder till förhindrande att den svenska handelsflottan till skada för vårt land minskas genom överlåtelser av svenska fartyg till utlandet. Statsmyndigheterna hava haft sin uppmärksamhet oavlåtligt riktade på saken. Av vad därunder förekommit vill jag till en början omförmåla, att jag i augusti 1915 under hand från kommerskollegium mottagit en av föreståndaren för kollegii fartygsregistreringsavdelning utarbetad promemoria i ämnet, vilken, med undantag för de tillhörande bilagorna, för vilkas innehåll närmare redogörelse ej torde här krävas, hade följande lydelse:

Verkningarna av de rådande krigsförhållandena äro, såsom väl är känt, inom sjöfarten, liksom inom så många andra områden, av särdeles ingripande art. Vad angår vårt land, som för sin handelsflotta åtnjuter de fördelar, skyddet av en neutral flagga innebär, äro de antydda verkningarna både av ondo och godo. I förra hänseendet må vara nog att erinra om de ytterligt ökade svårigheter och risker av förut så gott som okänt slag, för vilka även den neutrala sjöfarten är utsatt och som medfört en ytterlig stegring av kostnaderna vid näringens bedrivande. Å andra sidan uppvägas emellertid vedervärdigheterna av de större vinstmöjligheter fraktfarten i dessa tider erbjuder, ity att frakterna såväl överhuvudtaget som alldeles särskilt beträffande viss varuförsel och i vissa trader drivits upp till förut oanad höjd. Orsaken till nämnda förhållande är främst otillräckligheten av det tonnage, som är tillgängligt för den neutrala handeln, och i sin tur beror den bristande tillgången närmast därpå, att de krigförande makternas tonnage — som ju innesluter ojämförligt större delen av världstonnaget — är i större eller mindre del undandraget från fraktmarknaden, vare sig nu detta föranledes därav att fartygen (såsom är fallet beträffande större delen av den tyska och österrikiska handelsflottan) äro av omständigheterna tvingade till så gott som fullständig överksamhet eller (såsom ententemakternas) antingen i stor utsträckning upptagas av krigstransporter eller äro avstängda från användning i vissa farvatten (särskilt Nord- och Östersjötrafiken) m. m. Härtill kommer så svårigheten under rådande förhållanden att skaffa ersättning för det tonnage, som undan för undan, genom kriget eller andra orsaker, går förlorat. En naturlig följd av tonnagebristen med åtföljande fraktstegring har också blivit en i jämna steg därmed fortgående stegring av fartygsprisen. En redogörelse i fråga härom, som förekommit i facktidningen »Svensk Flagg» och synes vara nog så upplysande, bifogas (bil. 1).

Nu antydda förhållanden ha — såsom ock beröres i nyssnämnda uppsats — givit anledning till en allt livligare omsättning särskilt av neutralt tonnage. Liksom vid andra affärsspekulationer gäller även i detta fall, att köparen räknar med fortsatt högkonjunktur, medan säljaren föredrager en säker realisationsvinst framför en mer eller mindre oviss konjunkturvinst. Då svenska redare härvid visat en större benägenhet att sälja än att köpa, har härigenom efter hand åtskilligt svenskt tonnage kommit att överflyttas under främmande flagga.

I den mån sådana försäljningar inskränka sig till äldre mindrevärdigt tonnage och ske med beräkning av säljaren att framdeles vid inträdande normala förhållanden återupptaga en nedlagd eller inskränkt rederiverksamhet, torde på det hela taget därom vara mindre att säga. Då emellertid det är ovisst, huru framtiden i detta hänseende kan gestalta sig, och för övrigt en försäljning under nu rådande konjunkturer ur nationalekonomisk synpunkt framstår såsom åtminstone tvivelaktig, har kungl. kommerskollegium alltifrån början haft uppmärksamheten fäst å dessa transaktioner, och, då desamma efter hand antagit större omfattning, ansett anledning vara att taga under övertygande, huruvida icke omständigheterna och omsorgen om den för landet så viktiga sjöfartsnäringen borde påkalla några åtgärder till förhindrande av, att landets fartygsbestånd över hövan minskades genom försäljning till utlandet.

I sådant syfte har till en början inom kollegium verkställts en utredning rörande de försäljningar, som efter krigsutbrottet ägt rum, vilken innefattas i här bifogad tablå (bil. 2), därvid emellertid må anmärkas, att, enligt vad kollegium har

anledning antaga, åtskilliga flera dylika försäljningar redan ha skett eller äro under avslutning.

Såsom av tablån inhämtas har det hittills försålda tonnaget, såvitt det avser ång- eller motorfartyg, omfattat i allt 40 ång- och 1 motorfartyg om tillhopa c:a 46,000 tons brutto- och c:a 32,500 nettoton (motsvarande ungefär 4.5 procent av hela ångbåtsflottan). Av de bortsålda fartygen äro till *storleken*

9 mellan	200—	500	bruttoton	
13 »	500—	1,000	»	
12 »	1,000—	2,000	»	samt
7 över	2,000		bruttoton.	

Vad beträffar fartygens *ålder* äro 12 mer än 20 år gamla, 12 mellan 10—20 år och 17 mindre än 10 år. Såsom köpare till samma fartyg står *Norge* i första rummet

med icke mindre än	27	fartyg och	28,228.59	bruttoton
därnäst <i>Danmark</i> med	7	»	»	9,372
så <i>England</i>	»	6	»	7,390.96
och slutligen <i>Finland</i>	»	1	»	218.39

Häremot bör ställas, att under samma tid belöpte sig inköpet av främmande tonnage till Sverige — om man undantager de fartyg, som varit beställda eller eljest kontraherade före kriget — till allenast 10 stycken om tillhopa 13,624.35 bruttoton. Av dessa hava inköpts:

från <i>Norge</i> .....	5	om	7,196.77	bruttoton
» <i>Danmark</i> .....	1	»	378	»
» <i>England</i> .....	1	»	3,140.26	»
» <i>Tyskland</i> .....	3	»	2,909.12	»

Beträffande inköpen från *England* och *Tyskland* torde böra erinras därom, att betydelsen av desamma förringas därigenom att fartyg, som förvärvats från krigförande makt, i regeln icke kunna komma till användning förr än efter krigets slut.

Läggas härtill de fartyg, som tillkommit genom nybyggnad, blir resultatet, då tillika de förluster, som drabbat flottan (vilka särskilt genom kriget varit vida större än under normala förhållanden) avräknas, att svenska handelsflottan under förflutna delen av innevarande år minskats med 37 ångfartyg och 55,532.77 bruttoton (jämf. bil. 3).

Vad denna flottas tillbakagång, i och för sig avsevärd nog, närmare innebär, belyses bäst, om man tillika betänker, att flottan under närmast föregående år i stället haft att uppvisa en årlig ökning av ungefär samma storlek, varjämte ej heller bör förbises den avskrivning (i allmänhet beräknad till c:a 5 procent) för värdeminskning, som skäligen bör påföras. Ställningen, sådan den framstår i belysning av de meddelade siffrorna, har synts kollegium giva fastare grund för farhågorna, för att ett fortgående föryttrande av våra fartyg till utlandet kan på ett betänkligt vis hämma den vackra utveckling, vår sjöfartsnäring, delvis med bistånd från det allmänna, haft att uppvisa. Sedan kollegium därför för sin del kommit till en alltmer stadgad uppfattning om angelägenheten att sådana försäljningar, där de icke an-

såges böra alldeles förhindras, åtminstone såvitt möjligt begränsades till äldre eller eljest mindrevärdigt tonnage, har kollegium rådgjort i ämnet med flera framstående representanter för sjöfartsnäringen. Härvid har kollegium vunnit ytterligare stöd för sin ovan framhållna uppfattning i frågan och därjämte erhållit visshet att även inom redarekretsar kunna påräkna förståelse för nyttan av en åtgärd i antydd riktning.

De synpunkter, som böra anläggas vid bedömande av lämpligheten av en dylik åtgärd, torde i huvudsak kunna sammanfattas sålunda:

*att* fraktkonjunkturerna äro och kunna förväntas, så länge kriget fortvarar, förbliva sådana, att fartygsförsäljning icke lär vara påkallad av hänsyn till desamma;

*att* tillgången på tonnage för landets egna redare är mindre än som motsvarar efterfrågan, varför i förekommande fall säljare icke lär behöva vända sig till utlandet för att träffa köpare;

*att* allt större svårigheter möta att kunna skaffa ersättning för tonnage, som går bort, på grund av att

*dels* verkstäderna redan äro upptagna av beställningar för lång tid framåt,

*dels* de andra *neutrala* länder, från vilka inköp skulle kunna ifrågakomma, torde vara mindre benägna att sälja, och (särskilt Norge) snarare uppträda som köpare,

*dels* ock förvärv från de *krigförande* hindras av exportförbud, varifrån licenser blivit allt svårare att utverka, och för övrigt fartyg, som förvärvas från krigförande, i regel icke kan användas så länge kriget varar;

*att* i betraktande av att sålunda ersättning för det tonnage, som går ur fraktmarknaden, i alla händelser endast delvis torde, så länge kriget varar, kunna erhållas, snarare kan förväntas, att frakterna och med dem fartygsprisen skola vidare stegras än motsatsen;

*att*, oaktat förhållandena äro sådana, från Sverige till utlandet föryttrats vida mera tonnage än som till riket inköpts, att det försålda tonnage så gott som utslutande omfattar så kallade trampångare, medan linjerederierna alltjämt lära se sig om efter mera tonnage och i vissa fall för högt pris lyckats förskaffa sig sådant;

*att* icke blott de krigförande makterna utan även en och annan av de *neutrala* (såsom Italien före kriget) utfärdat exportförbud å fartyg;

*att* förhållandena i våra grannland, Norge och Danmark, där en sådan försäljningsrörelse som den i vårt land icke lär förekommit, torde vara tillräcklig förklaring till att sådant förbud icke meddelats i nämnda länder;

*att*, enligt uppgifter från svenska redare, särskilt Norge under kriget inkräktat på svensk linjetrafik, och att detta i viss mån skett genom insättande av tonnage, som förvärvats från Sverige;

*att* ehuru väl tillgången på erforderligt tonnage i viss mån lär kunna räknas till sådana förnödenheter, beträffande vilka åtskilliga exportförbud blivit meddelade torde dock, då frakterna regleras av internationella förhållanden, genom ett dylik förbud näppeligen kunna övas inflytande på frakterna. Men detta oavsett kan det väl vara för staten icke alldeles utan betydelse, att det nationella tonnage, såvitt möjligt, bibehålles, enär ett ingripande från statens sida i fraktheregleringssyfte väl icke är alldeles utslutet; varjämte ej heller bör lämnas obeaktat, att fartygsförsäljningar kunna ske till krigförande makt, och att varje sådan försäljning länder

till minskning av det neutrala tonnaget och därigenom kan i sin mån medverka till frakthöjning;

*att* en ekonomisk skyddsåtgärd i den riktning, som ett exportförbud innebär, synes vara av de abnorma förhållandena väl betingad, ehuru väl därvid icke bör förbises, att ett sådant förbud i viss mån motiveras av andra skäl än som i allmänhet torde varit bestämmande för eljest här i riket utfärdade dylika förbud;

*att* ett stadgande i ämnet, för att bliva effektivt, bör innefatta förbud för varje transaktion, varigenom fartyg skulle upphöra att vara svensk egendom;

*samt att* slutligen ett sådant förbud, som endast torde behöva gälla det värdefullare fartygsmaterialet, i sådant hänseende kunde lämpligen begränsas exempelvis till maskindrivna, av järn eller stål senare än 1890 byggda fartyg med storlek, överstigande 200 bruttoton; varförutom genom licensmöjlighet lärer böra hållas öppen utväg för att i förekommande fall, då sådant kan prövas vara av omständigheterna skäligen betingat, även försäljning av ett eljest under förbudet innefattat fartyg må kunna medgivas.

Den sålunda anvisade utvägen att genom exportförbud förhindra fartygsförsäljning till utlandet syntes mig icke vara tillräddig. Det visade sig nämligen vid närmare undersökning av saken vara förenat med synnerligen stora svårigheter att göra ett dylikt förbud någorlunda effektivt.

Emellertid skedde under nästlidna höst betydande inköp av utländskt tonnage till Sverige, så att förhållandena på lighthörande område ställde sig väsentligt gynnsammare än under sommaren, vadan något egentligt behov av restriktiva åtgärder dämera ej syntes göra sig gällande. Jag anmodade dock under hand kommerskollegium att fortfarande noga följa företeelserna på fartygsmarknaden samt giva tillkänna, om särskilda åtgärder skulle visa sig erforderliga. Inemot senaste årsskifte meddelades mig ock av chefen för kommerskollegium, att fartygsförsäljningarna åter börjat att på ett oroväckande sätt stiga. Kollegium erhöi då under hand anmaning att skyndsamt utarbete erforderliga lagbestämmelser i syfte att hindra handelsflottans ytterligare decimering.

*Kungl. Maj:ts  
beslut av den 8  
januari 1916  
rörande av-  
förandet av  
fartyg ur far-  
tygsregistret.*

För att söka i möjligaste mån förekomma, att det svenska tonnaget övergick i utländsk ägo, anmälde jag den 8 januari 1916 preliminärt frågan för Eders Kungl. Maj:t; och täcktes Eders Kungl. Maj:t då, på mitt av statsrådets övriga ledamöter biträdda förslag, anbefalla kommerskollegium att, då fråga uppkomme om fartygs avförande ur fartygsregistret på grund av försäljning till utlandet, därom hos Eders Kungl. Maj:t göra anmälan och avvakta Eders Kungl. Maj:ts beslut huruvida hinder må möta mot avförandet.

Numera har kommerskollegium till Kungl. Maj:t inkommit med en framställning av den 20 januari 1916, av i huvudsak följande innehåll.



Den svenska handelsflottan har under år 1915 haft att vidkännas en synnerligen betydande minskning. Vad de i fartygsregistret införda fartygen angår, har beståndet av sådana fartyg, på sätt bilagda tabeller (bil. A och B) utvisa, i sin helhet undergått en minskning av 123 fartyg om tillhoppa 80,529.15 bruttoton, i vilka siffror den på försäljningar till utlandet och förvärv därifrån beroende skillnaden ingår med resp. 70 och 19,250.05. Härtill kommer, att ett icke ringa antal mindre, i fartygsregistret ej införda bogserbåtar, fiskefartyg och andra fartyg under året avyttrats till utlandet. Denna nedgång i handelsflottans storlek, som även eljes skulle hava framstått såsom ett missförhållande, är med hänsyn till såväl de av krigstillståndet framkallade förhållanden, som de förhållanden, vilka kunna väntas inträda under de närmaste åren efter ett fredsslut, i alldeles särskild grad ägnad att framkalla allvarliga betänkligheter.

*Kommerskollegii framställning av den 20 januari 1916.*

Kommerskollegium har under det senaste året haft sin uppmärksamhet oavlåtligt fäst på berörda missförhållanden. I augusti 1915 överlämnades av kollegii chef under hand till chefen för finansdepartementet en av föreståndaren för kollegii fartygsregistreringsavdelning utarbetad promemoria i ämnet, varav ett exemplar jämte däri åberopade bilagor här närslutes (bil. C).

I denna promemoria utvecklas närmare de huvudsakliga synpunkter på förevarande fråga, vilka lett kollegium till en alltmera stadgad uppfattning om angelägenheten av ett övervakande från det allmännas sida av fartygsöverlåtelse till utlandet. I promemorian ifrågasattes förbud, dock begränsat att omfatta överlåtelse av mera värdefullt fartygsmateriel, nämligen maskindrivna, av järn eller stål senare än 1890 byggda fartyg med storlek överstigande 200 bruttoton.

Såsom ett steg i den uti promemorian sålunda åsyftade riktning torde få betraktas Eders Kungl. Maj:ts åtgärd att genom nådiga brevet den 8 januari 1916 anbefalla kollegium att, då fråga uppkommer om fartygs avförande ur fartygsregistret på grund av försäljning till utlandet, därom hos Eders Kungl. Maj:t göra anmälan och avvakta Eders Kungl. Maj:ts beslut, huruvida hinder må möta mot avförandet.

Men denna åtgärd är icke och har givetvis ej heller avsetts att vara tillfyllest för åstadkommande av effektiva hinder, i mån av behov, mot fartygsöverlåtelse till utlandet. För detta syfte anser kollegium alltjämt ett förbud mot dylika överlåtelse erforderligt.

Med avseende härå får kollegium, utöver vad som innefattas i ovannämnda promemoria, ytterligare anföra följande.

I sjölagens 2 § andra stycket sista punkten stadgas, att fartyg, som blivit i registret infört, ej må därur avföras i andra än vissa angivna fall, däribland det då fartyget upphört att vara svenskt. I anslutning till detta stadgande bestämmes i gällande förordning angående registrering av svenska fartyg av den 18 oktober 1901, § 28, att, sedan det styrkts, att fartyg upphört att vara svenskt, detsamma skall ur fartygsregistret avföras. Med hänsyn härtill lära för genomförande av nu ifrågasatta förbud nya bestämmelser av lags natur erfordras.

Dessa torde i huvudsak kunna begränsas till bemyndigande för Eders Kungl. Maj:t att för viss tid eller tillsvidare utfärda förbud — allmänt eller i särskilda fall — mot fartygsöverlåtelse till utlandet, varjämte fullt effektiva stadganden erfordras i fråga om straffs utkrävande för överträdelse av sådant förbud.

Enär det numera visat sig, att även andra fartyg än de, beträffande vilka i

promemorian förbud ifrågasattes, i avsevärd utsträckning avyttrats och allt fortfarande avyttrats till utlandet — exempelvis bogserbåtar och fiskefartyg — torde ett bemyndigande för Eders Kungl. Maj:t att utfärda förbud böra omfatta alla slags fartyg. För att i möjligaste mån säkerställa syftet med den nya lagstiftningen synes bemyndigandet böra utsträckas jämväl till nybyggnader av fartyg, såväl pågående som allenast kontraherade, om än det må antagas, att för sistnämnda fall bemyndigandet behöver utnyttjas blott undantagsvis. Möjlighet till licens bör under alla förhållanden hållas öppen.

På grundvalen av ovanstående har kollegium uppgjort bilagda förslag (bil. D) till »lag angående förbud mot överlåtelse till utlandet av svenskt fartyg» samt får, med åberopande av dess innehåll, hemställa, att Eders Kungl. Maj:t tacktes vidtagna erforderliga åtgärder för åstadkommande av provisoriskt förbud mot överlåtelse av svenskt fartyg till utlandet.

Det förbud, varom Eders Kungl. Maj:t må efter den föreslagna lagens tillkomst finna skäligt förordna, torde lämpligen kunna tillsvidare avse, med förbehåll för licenser, varje fartyg, som ej visas hava mindre bruttodräktighet än 20 register-ton, ävensom varje pågående nybyggnad av fartyg, vars bruttodräktighet ej visas komma att understiga 20 registerton.

Den i kommerskollegii skrivelse åberopade bilagan C har jag redan återgivit. Övriga med A, B och D betecknade bilagor torde i en gemensam bilaga (Bil. II) få fogas till detta protokoll.

*Departements-  
chefen.*

Någon ändring till det bättre i de missförhållanden, som enligt kommerskollegii uppgifter framträdde vid senaste årsskiftet, har icke yppat sig, utan synas fartygsförsäljningarna till utlandet alltmer tilltaga. Enligt vad jag inhämtat från kommerskollegium hava under den hittills förflutna korta tiden efter 1916 års ingång till fartygsregistret gjorts anmälningar om försäljningar till utlandet av icke mindre än 22 ångfartyg om tillhoppa 30,692.04 bruttoton jämte 8 segelfartyg om tillhoppa 1,393.75 bruttoton, medan under samma tid icke något från utlandet förvärvat fartyg införts i fartygsregistret; dock uppgivas 2 fartyg om tillhoppa cirka 3,000 bruttoton hava under senaste tid förvärvats från utlandet, ehuru de ännu ej införts i fartygsregistret.

De vådor, som de nu pågående omfattande fartygsförsäljningarna till utlandet ur olika synpunkter måste anses medföra för landet, synas mig vara från kommerskollegii sida på ett övertygande sätt påvisade.

Givetvis måste det för den enskilde fartygsägaren innebära en stark frestelse att, med de nuvarande utomordentligt höga marknadsprisen, genom fartygsförsäljning inhösta en stor och säker vinst. Men frågan är om detta verkligen ens för den enskilde kan i längden ställa sig förmånligare än att behålla fartyget och bliva i tillfälle draga nytta av de ytterst goda fraktkonjunkturen, som icke endast nu råda, utan även

kunna förväntas bliva rådande åtminstone de närmaste åren efter världskrigets slut. Att denna sista synpunkt är värd beaktande, visas bäst av den omständigheten, att åtskilliga av våra större rederiföretag i stället för att minska sitt tonnage sträva att öka detsamma.

Ur nationalekonomisk synpunkt är redan det förhållandet att sjöfartsnäringen går tillbaka i och för sig mindre lyckligt. Därigenom berövas många svenska sjömän möjlighet att under svensk flagga utöva sitt yrke och de nödgas i stället söka sin utkomst inom främmande flottor. Vidare lär efter fartygs överlåtelse till utlandet redarvinsten i regel varken komma till användning i Sverige eller där beskattas. Men en stark tillbakagång av den svenska handelsflottan är även på annat sätt skadlig. En mycket stor del av de för vårt folk nödiga livsmedel och av råvaror för vår industri måste importeras och då naturligen i huvudsak sjövägen. Å andra sidan har ock vår export starkt behov av fartyg såsom transportmedel. Vikten och fördelen av att dessa uppgifter för sjöfarten i största möjliga utsträckning fullgöras medelst svenska fartyg torde ligga i öppen dag. Då vår handelsflotta nu minskas, bliver den än mindre skickad för nämnda uppgifter, och möjligheterna att omedelbart eller inom en snar framtid åter täcka den åsamkade bristen äro mycket kringskurna.

Vad härvid beträffar förvärv av fartyg medelst nybyggnad har jag, efter hänvändelse till kommerskollegium, erhållit följande approximativa uppgifter: De vid 1916 års ingång för svensk räkning å svenska varv pågående nybyggnader av fartyg representera tillhopa cirka 27,000 bruttoton, därav beräknas leveransfärdiga under 1916 cirka 24,000 bruttoton, varav cirka 16,000 under förra halvåret, samt under 1917 något över 3,000 bruttoton; vid 1916 års ingång för svensk räkning redan kontrakterade, men ej påbörjade nybyggnader av fartyg å svenska varv representera ett sammanlagt bruttotonnage av cirka 30,000 ton; beträffande leverans till Sverige från utländska varv, därvid väl endast Norge och Danmark nu lära kunna komma i betraktande, pågick vid årets början nybyggnad allenast av ett fartyg om cirka 1,500 bruttoton, medan nybyggnader väl voro kontrakterade, men ej påbörjade av fartyg om tillhopa cirka 48,000 bruttoton, rörande vilkas beräknade leveranstid dock ej underrättelser kunnat erhållas rörande flera än cirka 20,000 ton, som väntas färdiga successivt intill utgången av förra halvåret 1918.

Den ökning i det svenska tonnaget, som genom dessa pågående eller förestående nybyggnader må beräknas, kan dock icke tillnärmelsevis uppväga redan inträffad minskning i tonnaget och blivande minsk-

ning däri, i synnerhet om ingripande mot försäljningar till utlandet icke skulle komma till stånd.

Utsikten att genom förvärv från utlandet öka vårt tonnage torde icke vara stor. De krigförande länderna hava bruk för allt sitt användbara tonnage, och har för övrigt där förbudits fartygs övergång till annan nationalitet. Jämväl i neutrala länder, bland andra även numera våra grannländer Norge och Danmark, råder förbud mot försäljning till utlandet av fartyg. Efter krigets slut lär tillgängligt tonnage bliva taget i anspråk framför allt för de förut krigförandes behov, liksom ock de utländska varvens leveransförmåga. Men även om utländskt tonnage för svenska behov stode att uppbringa, kan detta utländska tonnage ej i samma utsträckning som det svenska tonnaget underkastas svensk lagstiftning och förfoganden i övrigt från de svenska statsmakternas sida.

Från min sida torde ej behöva vidare utvecklas huru trängande behovet är av ett ingripande mot det missförhållande varom här är fråga, utan hänvisar jag till kommerskollegii uttalanden härutinnan, vilka jag biträder. Jag finner mig alltså bestämt uppfordrad att tillråda ett dylikt ingripande, vilket lär kunna ske allenast medelst nya bestämmelser av allmän lags natur.

Då det nu gällt att i anslutning till vad jag sålunda uttalat upp-  
rätta förslag till den blivande lagen, har jag kunnat i väsentliga delar bygga på kommerskollegii förslag, men ansett mig ock böra göra rätt viktiga avvikelser därifrån, bestående, bland annat, däri att, på sätt jag vill i fortsättningen närmare utveckla, dels bestämmelserna om förverkande och straff med tillhörande stadganden om åtalsrätt, bötesförvandling och forum m. m. funnits böra uteslutas, dels ock spörsmålet om lagstiftningens tillämpning i retroaktiv riktning blivit löst annorledes än kollegium tänkt sig.

På grundvalen av det anförda har jag låtit utarbета ett förslag till 'Lag om förbud i vissa fall mot förvärv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri', vilket förslag torde såsom bil. I få fogas till detta protokoll.»

Sedan departementschefen redogjort för detta förslags innehåll, anförde departementschefen vidare:

»Såsom motivering såväl för vissa av de skiljaktigheter förslaget företer vid en jämförelse med kollegii förslag som för vissa delar av förslaget i övrigt må följande framhållas.

I fråga om försäljning av fartyg eller andel däri skiljer sig det nya förslaget från kommerskollegii förslag däri, att all försäljning av fartygsandel till utlänning göres beroende av Kungl. Maj:ts tillstånd,

oavsett om fartyget därigenom skulle upphöra att vara svenskt. Att förklara försäljning intill en viss gräns utan vidare giltig torde vara förenat med svårigheter, om samma försäljning faller dels inom dels utom gränsen och ännu mer om flera sådana försäljningar skett samtidigt. Under uttrycket »utlänning» falla även utländska juridiska personer.

Vidare förbjudes försäljning utan Kungl. Maj:ts tillstånd av fartyg eller fartygsandel till sådana svenska rättssubjekt, beträffande vilka föreligger särskild fara för ett övervägande utländskt inflytande. Då sjölagens 1 § ej förutsätter andra ägare av fartyg än fysiska personer och aktiebolag, torde det knappast gå för sig att här meddela stadganden om andra bolag än aktiebolag. Om en utlänning blir delägare i ett handelsbolag, som äger fartyg, eller ett handelsbolag, vari utlänning är delägare, förvärvar fartyg, torde enligt sjölagens terminologi utlänningen få anses direkt förvärva andel i fartyget.

Ytterligare uppställes nu fordran på Kungl. Maj:ts tillstånd såsom villkor för att utlänning eller ett svenskt rättssubjekt, i avseende varå förefinnes särskild fara för utländskt inflytande, skall kunna förvärva aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri. Härigenom förhindras, att inflytandet i ett fartygsägande aktiebolag överflyttas från svenska till utländska händer.

En väsentlig avvikelse från kommerskollegii förslag ligger även däri att bestämmelserna om förverkande och straff utelämnats. Det torde vara tillräckligt att stadga avtalets ogiltighet. Härigenom förhindras, att fartyget eller annan egendom, varom nu är fråga, övergår i utländsk ägo; avtalet medför ingen som helst ändring i rättsförhållandet, utan allt är som om avtalet icke varit träffat.

Av den i 3 § föreslagna lydelsen framgår, att Kungl. Maj:ts tillstånd skall hava sökts i förväg. Härigenom undvikas vissa svårigheter, som, om tillstånd skulle få sökas efter avtalet, göra sig gällande i fråga om rättslägets bedömande under tiden mellan avtalet och Kungl. Maj:ts prövning av ansökningen om tillstånd.

Om alla redan träffade avtal angående sådana överlåtelse, som den ifrågasatta lagen avser att förhindra, finge gå i verkställighet och nya överlåtelse kunde äga rum, intill dess samma lag träder i kraft, är det att befara, att syftet med denna lagstiftning skulle i väsentlig omfattning förfelas. Det synes mig därför vara nödvändigt att i någon mån giva den föreslagna lagstiftningen retroaktiv verkan. De rättsliga betänkligheter, som häremot kunna anföras, torde icke, då det gäller att under nuvarande utomordentliga förhållanden tillgodose ett ändamål

av synnerlig vikt för vårt land, få anses utan vidare vara avgörande. Jag håller ock före, att om den retroaktiva tillämpningen icke sträcket längre tillbaka än till den 8 januari innevarande år, då fartygs avförande ur fartygsregistret efter försäljning till utlandet gjordes beroende av Kungl. Maj:ts tillstånd, dylika betänkligheter i nu föreliggande fall hava mera formell än reell betydelse. Efter nämnda tid har den utländske köparens möjlighet att förfoga över fartyget varit i hög grad inskränkt och oviss, och överlåtelseavtalet har alltså icke på långt när medfört de verkningar, som under andra förhållanden följa av en överlåtelse. Det bör ock kunna antagas hava varit av säljare och köpare känt, att från det allmännas sida förelåg en avsikt att förhindra en för landet skadlig övergång av fartyg i utländsk ägo; och den brist på god tro, som sålunda kan anses oftast hava förefunnits hos parterna, gör det med hänsyn till dem mindre betänkligt än i vanliga fall att ingripa i träffade avtal. Då det är fråga om avtal, som ingåtts före tiden för lagens ikraftträdande, måste emellertid tydligen parterna erhålla något rådrum efter nämnda tid att söka Kungl. Maj:ts godkännande av överlåtelsen, och förslagets övergångsbestämmelse innehåller därför, att om sådant förordnande som där avses blivit utfärdat, avtalen skola upphöra att gälla, därest ej någondera parten inom trettio dagar, efter det lagen trätt i kraft, söker Konungens godkännande eller ock sökt godkännande varder av Konungen förvägrat.»

Föredraganden hemställde härefter, att ärendet måtte för vidare behandling överlämnas till justitiedepartementet.

Härutinnan instämde statsrådets övriga ledamöter, och behagade Hans Maj:t Konungen härtill lämna bifall.

Ur protokollet:

*Georg Sjöcrona.*

---

**Bil. I.**

**Förslag**

till

**Lag**

**om förbud i vissa fall mot förvärv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.**

Häri genom förordnas som följer:

**1 §.**

Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äge Konungen, där så prövas nödigt, förordna, att fartyg eller andel däri ej må utan Konungens tillstånd överlåtas till utlänning eller till aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller till annat aktiebolag, vars aktiekapital enligt vad aktieboken utvisar till mer än en tredjedel är i utländsk ägo, så ock att aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, ej må utan Konungens tillstånd genom teckning eller överlåtelse förvärfvas av utlänning eller annan, som nu är nämnd.

Vad ovan är sagt om fartyg gälle även fartyg, som är under byggnad.

**2 §.**

Förordnande, varom i 1 § stadgas, må ej avse fartyg, andel däri eller aktie, som vid den tid, från vilken förordnandet skall äga tillämpning, redan tillhör utlänning eller annan, som i samma § är nämnd.

Förbud mot teckning eller överlåtelse av aktie må ej gälle beträffande aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren; ej heller må

därigenom göras inskränkning i den aktieägare tillkommande företrädesrätt till teckning eller erhållande av det antal nya aktier i bolaget, som svarar mot hans andel i det förutvarande aktiekapitalet, eller inskränkning i den rätt att teckna och erhålla nya aktier, som vid den tid, från vilken förordnandet skall äga tillämpning, enligt bolagsordningen må tillkomma aktieägare.

### 3 §.

Varder under tid, då förordnande som ovan sägs gäller, avtal träffat om förvärv, som med förordnandet avses, och har ej Konungen därtill givit tillstånd, vare avtalet ogillt.

### 4 §.

Förordnande, som i 1 § sägs, må, enligt vad Konungen varje gång bestämmer, gälla för viss tid eller tillsvidare.

---

Denna lag skall träda i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Varder förordnande, varom i denna lag stadgas, vid lagens utfärdande meddelat, äge Konungen jämväl föreskriva, att där avtal om förvärv, som i denna lag avses, blivit träffat före lagens ikraftträdande men efter den 8 januari 1916, avtalet skall upphöra att gälla, om ej någondera parten inom trettio dagar, efter det lagen trätt i kraft, söker Konungens godkännande eller ock sökt godkännande varder av Konungen förvägrat.

---



## Bil. II.

Bil. A (till kommerskollegii underdåniga skrivelse av den 20 januari 1916).

## Från fartygsregistret.

Svenska handelsflottans storlek har under år 1915 undergått följande förändringar:

Tillkommit.	Ångfartyg			Motorfartyg			Segelfartyg		
	antal	bruttoton	nettoton	antal	bruttoton	nettoton	antal	bruttoton	nettoton
Nybyggda i riket.....	18	10,964.82	6,237.92	15	1,174.25	828.35	8	936.60	755.56
Förvärvade från utlandet.....	30	61,138.81	43,818.78	1	3,744.77	2,857.93	16	15,472.92	14,132.80
Tillhoppa	48	72,103.63	50,056.70	16	4,919.02	3,686.28	24	16,409.52	14,888.36
<i>Avgått.</i>									
Förolyckade.....	40	60,237.26	41,218.57	—	—	—	31	8,054.23	7,188.20
Slopade eller kondemnerade.....	—	—	—	—	—	—	23	3,063.28	2,699.10
Övergångna i utländsk ägo.....	67	86,381.41	62,037.71	8	847.35	631.28	42	12,377.79	11,076.09
Tillhoppa	107	149,618.67	103,256.28	8	847.35	631.28	96	23,495.30	20,963.45

Ångfartygen hava alltså *minskats* med 59 stycken, 77,515.04 bruttoton, 53,199.58 nettoton.

Motorfartygen hava alltså *ökats* med 8 stycken, 4,071.67 bruttoton, 3,055 nettoton.

Segelfartygen hava alltså *minskats* med 72 stycken, 7,085.78 bruttoton, 6,075.12 nettoton.

För fartygsbeståndet i dess helhet blir alltså en *minskning* av 123 fartyg, 80,529.15 bruttoton och 56,219.70 nettoton.

Bil. B (till kommerskollegii underdåniga skrivelse av den 20 januari 1916).

Jämförelse mellan fartygsförsäljningarna till och fartygsförvärven från utlandet under år 1915.

## I. Ång- och motorfartyg.

Föryttrade.	Förvärvade.
Antal: 75 stycken	31 stycken
Varje försålt fartyg således ersatt med:	0.4 »
Bruttotonnage: 87,228.76	64,883.58 ton
Varje försålt ton motsvaras av:	0.78 »
Storlek i medeltal: * 1,163 ton	2,093 » (Bortser man från amerikaångaren »Stockholm» blir medelsiffran 1,734)
Genomsnittsålder 15.5 år	15 år

\* Fränses 4 föryttrade mindre motorfartyg samt å ömse håll bogserfartyg blir medelstorleken respektive: 1,276

2,301

Bihang till riksdagens protokoll 1916. 1 saml. 37 häft. (Nr 43.)

3

## II. Segelfartyg.

<i>Föryttrade.</i>		<i>Förvärvade.</i>	
Antal: 42 stycken		16 stycken	
Mot varje försålt svarar således:		0.88 »	
Bruttotonnage: 12,377.79		15,472.92 ton	
Mot varje försålt ton svarar således:		1.25 »	
Storlek i medeltal: 295 ton		967 »	
Genomsnittsålder: 33 år		30 år	
(Om bortses från ett fartyg, som enligt uppgift skall vara byggt redan 1786.)			

Jämförelse mellan fartygsförsäljningarna till och fartygsförvärven från utlandet, allt under år 1915 och per bruttoton.

## A. Fartygen fördelade i grupper efter storlek.

## I. Ång- och motorfartyg.

<i>Föryttrade.</i>				<i>Förvärvade.</i>	
under 100	ton: 8 st.	531.98 ton			
mellan 100—200	» 3 »	396.85 »	4 st. ....		592.26 ton
» 200—500	» 13 »	4,215.46 »	1 » .....		483.34 »
» 500—1,000	» 17 »	12,169.38 »	2 » .....		1,354.44 »
» 1,000—2,000	» 16 »	23,910.92 »	14 » .....		20,998.57 »
» 2,000	» 18 »	46,004.17 »	10 » .....		41,454.97 »
		75 st. 87,228.76 ton	31 st.		64,883.58 ton

## II. Segelfartyg.

<i>Föryttrade.</i>				<i>Förvärvade.</i>	
under 100	ton: 10 st.	638.53 ton	3 st. ....		212.18 ton
mellan 100—200	» 8 »	1,178.55 »	1 » .....		158.83 »
» 200—500	» 19 »	6,134.50 »			
» 500—1,000	» 4 »	3,190.25 »	4 » .....		2,919.78 »
öfver 1,000	» 1 »	1,235.96 »	8 » .....		12,182.18 »
		42 st. 12,377.79 ton	16 st.		15,472.92 ton

## B. Fartygen fördelade i grupper efter ålder.

## I. Ång- och motorfartyg.

<i>Föryttrade.</i>			<i>Förvärvade.</i>		
20 år och däröver:	24 st. ...	28,682.88 ton	8 st. ....		9,297.52 ton
mellan 10—20 år:	19 » ...	26,178.66 »	8 » .....		26,422.63 »
10 år och därunder:	32 » ...	32,367.72 »	15 » .....		29,163.43 »
		75 st. 87,228.76 ton	31 st.		64,883.58 ton

## II. Segelfartyg.

<i>Föryttrade.</i>			<i>Förvärvade.</i>		
20 år och däröver:	35 st. ...	11,394.04 ton	14 st. ....		15,307.96 ton
10—20 år:	6 » ...	943.02 »	1 » .....		77.95 »
10 år och därunder:	1 » ...	40.78 »	1 » .....		87.01 »
		42 st. 12,377.79 ton	16 st.		15,472.92 ton

Följande fartyg hava under år 1915 föryttrats till utlandet:

## I. Ång- (1. motor-) fartyg.

N a m n	Bruttoton	Nettoton	Byggn- år	Hemort	Föryttrat till
Grovehill .....	2,067.49	1,552.07	08	Landskrona	Danmark
George .....	689.00	432.79	90	Sundsvall	Norge
Edenor .....	1,425.88	978.51	11	Hälsingborg	England
Ferro .....	1,268.98	867.44	77	Kristinehamn	Norge
P. Larsson .....	630.37	419.67	14	Torskog	»
Atlas .....	635.85	414.84	09	»	»
Grovement .....	1,378.71	966.51	06	Landskrona	England
Iris .....	581.01	363.17	94	Stockholm	Norge
Birgit .....	257.89	133.94	13	Göteborg	»
Ernst .....	647.54	403.35	08	»	»
Grovehurst .....	1,354.13	960.35	03	Landskrona	Danmark
Norge .....	778.31	474.86	85	Göteborg	Norge
Grovelea .....	1,291.00	907.82	06	Landskrona	England
Arthur .....	1,350.15	913.73	08	»	Norge
Småland .....	934.47	630.74	93	Göteborg	»
Rolf .....	205.26	123.96	07	»	Danmark
Ingvar .....	620.08	418.44	13	Torskog	Norge
Bylgia .....	1,082.01	740.37	01	Stockholm	Danmark
Star .....	634.14	404.04	04	»	Norge
Stål .....	265.00	182.61	06	Landskrona	»
Groveness .....	1,853.53	1,360.48	07	»	Danmark
Roma .....	295.94	162.81	97	Stockholm	England
Gustaf E. Falck .....	338.92	227.47	88	Göteborg	Norge
Elfsborg .....	600.30	357.17	10	»	»
Smöjen .....	324.18	211.02	80	Karlshamn	Danmark
Vera .....	2,485.40	1,869.60	97	Gävle	»
Dania .....	985.50	612.18	96	Göteborg	Norge
Vinga .....	738.56	493.12	00	»	»
Fenja .....	377.03	258.85	07	Gävle	»
Margit .....	1,606.44	1,168.32	04	Malmö	»
St. Patrick .....	2,419.18	1,844.93	05	Göteborg	»
Felicia .....	1,870.66	1,412.76	89	Gävle	»
Ernst .....	684.53	412.44	15	Hälsingborg	England
Torvig .....	2,288.86	1,783.51	90	Landskrona	Norge
* Orion .....	318.07	240.59	07	Stockholm	»
Oden .....	1,510.97	1,051.83	87	Malmö	»
R. F. Berg .....	1,567.58	1,153.65	91	Limhamn	»
Carrie .....	218.39	128.88	63	Stockholm	Finland
Tordis .....	2,064.15	1,552.03	01	Landskrona	Norge
Bifrost .....	2,159.59	1,555.51	96	Stockholm	»
Moldavia .....	2,315.10	1,759.92	01	Jonstorp	England
Fama .....	2,235.23	1,672.37	90	Hälsingborg	Norge
Bergvik .....	1,519.64	1,127.44	99	Stockholm	»
St Andrew .....	2,501.22	1,867.56	94	Göteborg	»
Leif .....	613.67	416.56	05	»	»
Vulcanus .....	2,494.00	1,832.89	89	Stockholm	»
Ingeborg .....	377.56	240.55	98	Hälsingborg	»
Borg .....	2,104.31	1,497.80	88	Norrköping	»
* Thekla .....	90.09	66.49	15	Strömstad	»
Dorotea .....	1,104.40	709.50	04	Kramfors	»

N a m n	Bruttoton	Nettoton	Byggn- år	Hemort	Föryttrat till
S:t John .....	2,632.90	1,942.91	95	Göteborg	Norge
Harald (bogs.) .....	89.52	34.04	98	»	Danmark
Kepler .....	497.34	290.72	86	»	Norge
Magdala .....	3,526.48	2,464.73	14	Stockholm	Danmark
Oceana .....	3,445.10	2,740.44	95	»	»
Delagoa .....	3,560.68	2,486.57	14	»	»
* Roma .....	109.25	82.19	71	Grundsund	Norge
Beatrice .....	2,279.50	1,819.56	91	Göteborg	»
Siri .....	310.62	183.51	15	»	»
Sune .....	934.74	651.17	03	Halmstad	»
Anthrax .....	59.49	24.25	90	Stockholm	Tyskland
Trollö .....	63.20	10.00	04	Sandö	»
Annie .....	1,828.46	1,360.16	90	Göteborg	Norge
* Karl .....	100.26	83.66	10	»	Danmark
* Avance XVII .....	87.49	56.45	09	Stockholm	»
* Stella .....	54.18	37.02	77	Grundsund	Norge
England .....	2,695.33	1,999.64	89	Göteborg	»
Uppland .....	2,729.65	2,164.18	04	Hälsingborg	»
Uno .....	613.97	384.92	90	Göteborg	»
* Anna .....	65.59	49.91	08	Flatholmen	»
* Zefyr .....	22.42	14.97	89	Lysekil	»
Östergötland .....	847.35	631.26	04	Norrköping	»
Hjalmar .....	187.34	117.03	98	Göteborg	»
Sundsvall .....	1,898.58	1,446.52	89	Sundsvall	»
Wisna .....	429.26	285.52	00	Stockholm	»
Summa 75 stycken	87,228.76	62,668.99			

\* Motorfartyg.

## II. Segelfartyg.

Colibri .....	77.68	67.39	00	Tryggö	Danmark
Trio .....	339.18	293.56	70	Östhammar	»
Fram .....	104.60	90.26	94	Skillinge	»
Africa .....	731.95	668.04	93	Hälsingborg	»
Immanuel .....	100.23	88.53	70	Brantevik	»
Norma .....	394.65	352.42	99	»	»
Östen .....	57.68	47.77	1786	Karlshamn	»
Dora .....	40.73	28.26	06	Limhamn	»
Gunnar .....	83.73	63.02	03	Skärhamn	Norge
Norden .....	74.32	59.73	91	Kornö	»
Benjamin Mollén .....	222.65	199.89	76	Skillinge	Danmark
Lisboa .....	152.61	137.97	75	Brantevik	Finland
John .....	301.37	260.89	76	Simrishamn	Norge
Krey Woggersin .....	408.05	376.90	61	Östhammar	Danmark
Elise .....	136.52	113.48	77	Järnavik	»
Lyra .....	516.46	451.56	90	Bergkvara	»
Alexandros .....	463.95	423.35	92	»	»
Flid .....	262.86	234.77	93	Råå	»
Jenny .....	301.24	270.64	80	Brantevik	»
Clara .....	166.30	144.93	74	Hälsingborg	»
Victoria .....	416.72	375.30	78	Oskarshamn	»
Albatros .....	955.74	877.95	74	Stala	»
Harry .....	239.67	206.11	80	Skillinge	»

N a m n	Bruttoton	Nettoton	Byggn.- år	Hemort	Föryttrat till
Lord Palmerston .....	433.41	397.37	54	Uddevalla	Danmark
Robert .....	339.81	297.83	75	Skillinge	»
Anna .....	210.92	191.06	94	Brantevik	»
Hansine Maria .....	38.92	31.90	73	Lofthammar	»
Messina .....	275.86	249.28	74	Skillinge	»
Vårsillen .....	45.75	38.74	69	Strömstad	Norge
Georg .....	139.29	123.42	82	Skillinge	Tyskland
Alfhild .....	197.14	173.09	75	Arildsläge	Danmark
Christine .....	181.86	167.95	69	Skillinge	»
Berta Maria .....	255.95	233.96	64	»	Tyskland
Alfhild .....	298.32	262.35	68	Östhammar	Danmark
Lydia .....	428.51	392.69	83	Norrälje	»
Gerda .....	288.13	262.07	73	Kivik	»
Sokrates .....	68.06	51.97	91	Stockevik	Norge
Signal .....	986.10	895.79	78	Åhus	»
Sofia .....	253.27	230.26	90	Kivik	Danmark
Elsa .....	1,235.96	1,122.57	76	Simrishamn	»
Trio .....	80.22	62.92	86	Vasseröd	»
Duvan .....	71.44	58.15	99	Skärhamn	»
Summa 42 stycken	12,377.79	11,076.09			

Under år 1915 hava till svenska handelsflottan från utlandet förvärvat följande fartyg:

## I. Ång- och motorfartyg.

N a m n	Bruttoton	Nettoton	Byggn.- år	Hemort	Förvärvat från
Dorotea .....	1,031.46	709.50	04	Kramfors	Norge
Backe (bogs.) .....	135.34	50.12	10	—	»
Avanti .....	3,247.—	2,036.92	98	Stockholm	»
Wilhelmina .....	1,231.74	893.84	98	Kramfors	»
O. A. Brodin .....	1,995.86	1,466.27	15	Gävle	»
Jyden .....	483.34	274.58	79	Stockholm	Danmark
Holmen II (bogs.) .....	148.65	54.99	06	Norrköping	Tyskland
Ingeborg .....	2,056.03	1,553.19	87	Landskrona	»
Belos .....	3,140.26	2,438.54	05	Hälsingborg	England
John Rettig .....	1,999.04	1,468.97	15	Gävle	Norge
Emma Fernström .....	1,033.61	726.38	05	Karlshamn	Tyskland
Manfred .....	704.44	407.39	09	Verkeäck	»
Lena .....	1,679.77	1,095.93	02	Härnösand	Norge
Graecia .....	2,929.10	2,195.63	11	Göteborg	Grekland
Mälaren .....	1,437.12	1,108.98	79	Stockholm	Danmark
B. G. Kronberg .....	1,997.26	1,468.18	15	Gävle	Norge
Siljan .....	3,823.63	2,935.22	15	Göteborg	»
Viking (bogs.) .....	152.70	67.44	12	Söderhamn	»
Lao .....	2,732.49	2,070.07	98	Stockholm	Finland
G. P. Braathen .....	1,877.25	1,198.39	04	Göteborg	Tyskland
Mertainen .....	4,450.06	3,592.66	07	Stockholm	Finland
John .....	1,126.52	728.68	70	»	Danmark

N a m n	Bruttoton	Nettoton	Byggn- år	Hemort	Förvärvat från
Fanny.....	1,472.94	1,106.55	87	Stockholm	Danmark
Wera.....	2,485.40	1,869.60	97	Landskrona	»
Stockholm.....	12,846.23	9,328.07	00	Göteborg	Nederländerna
Bråvik.....	1,170.00	634.00	97	Norrköping	England
Mercur.....	650.00	386.00	84	Göteborg	Danmark
Temis.....	1,030.00	635.00	90	Stockholm	»
Ugglan.....	155.57	94.59	65	»	Tyskland
Demetrios.....	1,916.00	1,220.00	84	Göteborg	Grekland
* San Francisco.....	3,744.77	2,857.93	15	Stockholm	Danmark
Summa 31 stycken	64,883.58	46,676.71			
* Motorfartyg.					
<b>II. Segelfartyg.</b>					
Argo.....	1,699.27	1,541.03	76	Sölvesborg	Norge
Virgo.....	771.29	698.66	69	»	Tyskland
Christiane.....	47.22	37.56	70	Rosön	Danmark
Didrik.....	87.01	69.51	09	Karlskrona	Tyskland
Fanny.....	158.83	138.58	91	Brantevik	Danmark
G. D. Kennedy.....	1,451.55	1,319.02	88	Göteborg	Norge
Senta.....	1,024.26	926.97	87	»	»
Magda.....	2,174.55	1,982.69	87	»	»
Henrietta.....	954.00	891.00	73	Stockholm	»
Zaritzza.....	1,056.84	955.84	77	Göteborg	»
Stella.....	77.95	65.37	00	Karlshamn	Danmark
Bertha.....	1,631.59	1,498.84	92	Gävle	Finland
Maury.....	510.44	482.24	66	Stockholm	Norge
Dagmar.....	2,142.67	1,997.49	91	Göteborg	»
Angelo.....	1,001.45	917.50	82	Stockholm	»
Carolina.....	684.00	611.00	75	»	Uruguay
Summa 16 stycken	15,472.92	14,182.80			

Stockholm och Kungl. kommerskollegii fartygsregistreringsavdelning den 3 januari 1916.

John Stockenberg.

BII. D (till kommerskollegii underdåniga skrivelse av den 20 januari 1916).

**Förslag till Lag angående förbud mot överlåtelse till utlandet av svenskt fartyg.**

1 §.

Konungen må, där så prövas nödigt, för viss tid eller tillsvidare eller ock för visst fall förordna, att sådan överlåtelse av svenskt fartyg eller av lott i svenskt fartyg, varigenom fartyget till följd av ändring i de uti 1 § sjölagen omnämnda förhållanden skulle upphöra att vara svenskt, icke må, utan Konungens tillstånd, äga rum.

Vad nu är stadgat äge motsvarande tillämpning å avtal om nybyggnad av fartyg för svensk mans räkning.

2 §.

Sluter någon avtal om överlåtelse, som är med tillämpning av 1 § förbjuden, straffes han med böter från och med 1,000 till och med 5,000 kronor och have därjämte till kronan förbrutit det fartyg överlåtelsen avser eller, om fartyget ej kan åtkommas, avtalad köpeskillning eller eljest fartygets värde, men, om överlåtelsen avser lott i fartyg eller nybyggnad av fartyg, avtalad köpeskillning eller eljest det överlåtnas värde.

3 §.

Allmän åklagare skall tala å brott, varom i denna lag sägs.

4 §.

Böter, som enligt denna lag ådömas, tillfalla kronan och skola, vid bristande tillgång till deras fulla gäldande, förvandlas enligt allmänna strafflagen.

5 §.

Mål, som bör bedömas efter denna lag, skall, där brottet föröfvats i stad med rådstuvurätt, upptagas vid den stadens rådstuvurätt, men om brottet föröfvats å ort, där rådstuvurätt icke är, vid den rådstuvurätt, som är närmast. Har brottet skett utom riket, gånge målet till rådstuvurätten i den stad, dit den brottslige först ankommer eller där han eljest träffas; ligger den ort icke inom rådstuvurätts domvärjo, gånge målet till den rådstuvurätt, som är närmast.

---

Denna lag träder genast i kraft.

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
fredagen den 28 januari 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden: HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Hasselrot anmälde ett inom finansdepartementet utarbetat och enligt Kungl. Maj:ts beslut för vidare behandling till justitiedepartementet överlämnat förslag till lag om förbud i vissa fall mot förvärfv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri; och hemställde departementschefen, att lagrådets utlåtande över nämnda förslag, som var av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen angivna ändamål inhämtas genom utdrag av protokollet samt att utdrag av finansdepartementets i ärendet hållna protokoll måtte få åtfölja remissen till lagrådet.



Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdade hemställen täcktes Hans Maj:ts Konungen lämna bifall.

Ur protokollet:

*N. Beite.*

---

*Bil.***Förslag**

till

**Lag**

**om förbud i vissa fall mot förvärv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.**

Häri genom förordnas som följer:

## 1 §.

Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äge Konungen, där så prövas nödigt, förordna, att fartyg eller andel däri ej må utan Konungens tillstånd överlåtas till utlänning eller till aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller till annat aktiebolag, vars aktiekapital enligt vad aktieboken utvisar till mer än en tredjedel är i utländsk ägo, så ock att aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, ej må utan Konungens tillstånd genom teckning eller överlåtelse förvärvas av utlänning eller annan, som nu är nämnd.

Vad ovan är sagt om fartyg gälle även fartyg, som är under byggnad.

## 2 §.

Förordnande, varom i 1 § stadgas, må ej avse fartyg, andel däri eller aktie, som vid den tid, från vilken förordnandet skall äga tillämpning, redan tillhör utlänning eller annan, som i samma § är nämnd.

Förbud mot teckning eller överlåtelse av aktie må ej gälla beträffande aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren; ej heller må

därigenom göras inskränkning i den aktieägare tillkommande företrädesrätt till teckning eller erhållande av det antal nya aktier i bolaget, som svarar mot hans andel i det förutvarande aktiekapitalet, eller inskränkning i den rätt att teckna och erhålla nya aktier, som vid den tid, från vilken förordnandet skall äga tillämpning, enligt bolagsordningen må tillkomma aktieägare.

## 3 §.

Varder under tid, då förordnande som ovan sägs gäller, avtal träffat om förvärv, som med förordnandet avses, och har ej Konungen därtill givit tillstånd, vare avtalet ogillt.

## 4 §.

Förordnande, som i 1 § sägs, må, enligt vad Konungen varje gång bestämmer, gälla för viss tid eller tillsvidare.

---

Denna lag skall träda i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift utkommit från trycket i Svensk författningssamling.

Varder förordnande, varom i denna lag stadgas, vid lagens utfärdande meddelat, äge Konungen jämväl föreskriva, att där avtal om förvärv, som i denna lag avses, blivit träffat före lagens ikraftträdande men efter den 8 januari 1916, avtalet skall upphöra att gälla, om ej någondera parten inom trettio dagar, efter det lagen trätt i kraft, söker Konungens godkännande eller ock sökt godkännande varder av Konungen förvägrat.

---

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd måndagen  
den 7 februari 1916.*

Närvarande:

Justitieråden BERGMAN,  
SJÖGREN,  
Regeringsrådet PALMGREN,  
Justitierådet DYBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 28 januari 1916, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat förslag till *lag om förbud i vissa fall mot förvärv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.*

Tillika hade till lagrådet överlämnats utdrag av protokollet över finansärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet berörda den 28 januari uti ifrågavarande ärende.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade föredragits inför lagrådet av kommerserådet Carl Malmén.

*Lagrådet yttrade:*

Med den nu ifrågasatta lagstiftningen avses att förhindra, att den svenska handelsflottan till skada för vårt land minskas genom överlåtelse av svenska fartyg till utlandet. Det förbud mot överlåtelse, om vilket enligt det remitterade förslaget Konungen skall äga förordna, bör fördenskull gälla svenskt fartyg eller andel i sådant fartyg. Förslaget gör dock uti 2 § undantag för — förutom sådan andel, som vid den tid, från vilken förordnandet skall äga tillämpning, redan tillhör ut-

länning -- jämväl fartyg eller fartygsandelar, som vid nämnda tid tillhöra vissa svenska aktiebolag, beträffande vilka, med hänsyn därtill att aktiebrevens må ställas till innehavaren, eller att aktierna till en avsevärd del äro i utländsk ägo, anses föreligga särskild fara för ett övervägande utländskt inflytande. Sistnämnda undantag synes dock ej böra medgivas. Den omständigheten, att i några sådana fartygsägande aktiebolag utlänningar tilläventyrs äga eller kunna komma att äga så stor del av aktierna, att bestämmanderätten över bolagets verksamhet utövas av utlänningarna, bör ej föranleda, att alla andra dylika fartygsägande bolag skola äga rätt att till utlandet försälja dem tillhöriga fartyg eller fartygsandelar. För övrigt är att märka, att, även om utländskt inflytande skulle göra sig gällande inom ett svenskt bolag, som äger fartyg, fartyget dock, så länge det är svenskt, är underkastat svensk lagstiftning och förfoganden i övrigt från de svenska statsmyndigheternas sida.

Om förbudet sålunda i denna del bör utvidgas, synes det däremot i andra avseenden böra inskränkas. Enligt förslaget skall nämligen förbudet avse, förutom svenskt fartyg och andel däri, jämväl aktier i bolag, som äger fartyg eller andel däri, dock med det i 2 § omförmälda undantaget; och enligt förslaget gäller förbudet icke endast överlåtelse till utlänning utan även överlåtelse till svenska aktiebolag, som ovan omförmälas. Anledningen därtill, att åt förbudet givits denna omfattning, är den, att det ansetts kunna befaras, att utlänningar skulle medelst förvärfv av aktier i svenska fartygsägande aktiebolag förskaffa sig det bestämmande inflytandet i samma bolag. Dessa farhågor torde dock vara överdrivna. Bolaget skall i allt fall hava svensk styrelse med säte i Sverige; och fartyget är, såsom ovan nämnts, fortfarande underkastat svensk lagstiftning och förfoganden i övrigt från de svenska statsmyndigheternas sida. En utsträckning av förbudet på sätt i förslaget skett skulle därjämte medföra svårigheter och olägenheter för det inhemska affärlivet. Förbudet skulle sålunda drabba en mängd bolag, som hava sin huvudsakliga verksamhet förlagd till helt andra områden än det, varom här är fråga. Härjämte må påpekas, att då enligt förslaget de aktier, som förbudet skall avse, icke skola förses med någon påskrift härom, det vid fråga om förvärfv av aktie mången gång skulle möta stora svårigheter att avgöra, huruvida aktien vore underkastad förbudet eller ej. Förbudet synes således åtminstone för närvarande icke böra avse överlåtelse av aktie och beträffande fartyg eller fartygsandel icke gälla överlåtelse till annan än utlänning. Skulle framdeles behov yppas att utsträcka förbudet, bör givetvis denna fråga då upptagas till förnyad omprövning.

Den dispens, som Konungen kan meddela från förbudet, måste, såsom ock i förslaget avses, utverkas, innan avtal om överlåtelse träffas.

Med iakttagande av vad ovan anförts synes huvudstadgandet i förslaget kunna erhålla ungefär det innehåll, att vid krig eller krigsfara, varit riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig för-  
anledda förhållanden Konungen äger, i den mån så prövas nödigt, förordna, att under viss tid eller tillsvidare svenskt fartyg eller andel däri ej må, utan att Konungen förut därtill givit lov, överlätas till utlänning, där ej överlåtelsen avser utlänning tillhörig andel i fartyg.

Bestämmelsen i andra stycket av 1 § torde såsom obehövlig böra utgå.

Såsom påföljd för överträdelse av förbudet har i förslaget stadgats allenast avtalets ogiltighet. Denna påföljd lärer dock icke giva åt förbudet erforderlig effektivitet. För att detta skulle bliva fallet, fordras först och främst, att avtalets giltighet och verkan komma att bedömas enligt svensk lag, men sådant torde icke alltid kunna påräknas. Vid avtalets slutande kunna mången gång sådana anordningar träffas, att utländsk lag blir tillämplig å avtalet. Härtill kommer, att i regel ingen-dera av dem, som slutit avtalet, har anledning att med stöd av den svenska lagen söka få avtalet förklarat ogiltigt. Om avtalet från överlåtarens sida fullgöres och fartyget till följd härav måhända upptages i det utländska fartygsregistret, oaktat det icke avförts ur det svenska, kommer fartyget säkerligen i de flesta fall att i den internationella samfärdseln behandlas icke såsom svenskt utan såsom tillhörande den främmande förvärvarens land.

Skall förbudet erhålla nödig effektivitet, torde fördenskull erfordras, att, såsom kommerskollegium föreslagit och jämväl skett i flertalet av de länder, som i anledning av nuvarande förhållanden infört förbud i samma syfte, straff stadgas för den, som i strid mot meddelat förbud till utlänning överlåter fartyg eller andel däri. För att straffbestämmelsen skall bliva verksam, torde det vara nödvändigt att jämte böter låta fängelse ingå i latituden och att sätta bötesmaximum till ett avsevärt högre belopp än som eljest är vanligt, t. ex. 20,000 kronor. Bestämmas straffet på sådant sätt, torde det vara uppenbart och fördenskull icke behöva i lagen utsägas, att det ingångna avtalet blir ogiltigt, och att dess fullgörande således icke kan framtvingas mot den svenske överlåtaren.

Det synes kunna ifrågasättas, huruvida icke såsom en ytterligare påföljd för överträdelse av förbudet bör, i likhet med vad som skett i Norge och Frankrike, i lagen intagas stadgande om konfiskation.

Till den föreslagna straffbestämmelsen böra fogas vanliga föreskrifter därom, att böterna skola tillfalla kronan och vid bristande tillgång förvandlas enligt allmänna strafflagen. Särskilda stadgauden om åtalsrätt eller forum torde däremot icke vara erforderliga.

Det är tydligt, att om påföljden av förbudets överträdande bestämmes på sätt nu föreslagits, det icke kan ifrågakomma att låta straffbestämmelserna äga tillämpning med avseende å överlåtelse, som skett före lagens ikraftträdande. I fråga om vad det remitterade förslaget i slutbestämmelsen innehåller angående äldre avtal vill lagrådet erinra, att ett dylikt stadgande måste anses strida mot huvudgrundsatsen för nya privaträttsliga lagars tillämpning å äldre, genom avtal uppkomna rättsförhållanden, och att stadgandet för övrigt icke torde medföra den verkan, som får antagas hava varit åsyftad.

Därest vad ovan föreslagits beträffande förbudets omfattning vinner avseende, påkallas därav någon jämkning i det remitterade förslaget rubrik.

Ur protokollet  
*Erik Ölander.*

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
tisdagen den 8 februari 1916.*

Närvarande:

Hans excellens herr statsministern HAMMARSKJÖLD,  
Hans excellens herr ministern för utrikes ärendena WALLENBERG,  
Statsråden: HASSELROT,  
VON SYDOW,  
friherre BECK-FRIS,  
STENBERG,  
LINNÉR,  
MÖRCKE,  
VENNERSTEN,  
WESTMAN,  
BROSTRÖM.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Hasselrot anmälde, efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet, lagrådets den 7 innevarande månad avgivna utlåtande över det den 28 nästlidna januari till lagrådet remitterade förslaget till lag om förbud i vissa fall förvärv av fartyg eller andel däri eller av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.

Efter att hava redogjort för utlåtandets innehåll anförde föredragande departementschefen följande.

»För lösande av den lagstiftningsuppgift, som nu föreligger, synes man hava att välja mellan huvudsakligen två olika utvägar. Den ena är den, som angivits i det till lagrådet remitterade lagförslaget, den andra har nu, delvis i anslutning till det av kommerskollegium fram-



lagda, vid finansdepartementets protokoll för den 28 nästlidna januari fogade lagförslaget, förordats av lagrådet. Båda dessa utvägar äga, jämförda med varandra, såväl fördelar som olägenheter. Vad lagrådet i sistnämnda hänseende erinrat mot det remitterade förslaget är obestriddigen till stor del berättigat; de sålunda påvisade bristerna hos detta voro ock i allmänhet föremål för uppmärksamhet redan före remissen till lagrådet. I andra delar kan jag ej fullt instämma i de av lagrådet framställda anmärkningarna. En omläggning i den av lagrådet angivna riktningen medför också, att man går miste om vissa ganska avsevärda fördelar, som äro förenade med det remitterade förslaget. Emellertid anser jag mig, om också med tvekan, böra tillstyrka, att det förslag, som skall föreläggas riksdagen, avfattas i huvudsaklig överensstämmelse med vad lagrådet hemställt. I fråga om de fördelar, som härmed vinnas, tillåter jag mig att hänvisa till lagrådets yttrande. Ett icke ringa avseende torde även böra fästas vid det förhållandet att, enligt vad en numera för mig tillgänglig utredning visar, den i ett flertal främmande länder förefintliga lagstiftning, som motsvarar den nu ifrågasatta, allmänt är byggd på huvudsakligen de grunder lagrådet förordat. På sålunda angivna skäl har jag låtit det remitterade förslaget omarbetas inom departementet.

Det nya förslagets huvudstadgande, som innehålles i 1 §, är avfattat i enlighet med vad lagrådet ifrågasatt.

I 2 § har, likaledes i överensstämmelse med lagrådets hemställen, införts bestämmelse därom, att den, som överträder ett enligt 1 § meddelat förbud, skall kunna dömas till fängelsestraff — vars maximum bestämts till ett år — eller böter, högst 20,000 kronor. Härjämte har det emellertid, för vinnande av full tydlighet, ansetts böra uttryckligt stadgas, att avtal, som slutes i strid mot dylikt förbud, är ogillt. För att straffbestämmelsen skall erhålla önskvärd effektivitet torde, såsom lagrådet ifrågasatt, därmed böra förenas stadgande om konfiskation, antingen av det fartyg eller den fartygsandel, avtalet gällt, eller ock, om nämnda egendom ej kan åtkommas, av dess värde. Erinras må, att ett fartygs förverkande icke kommer att rubba giltigheten av pant-rätter eller inteckningar i fartyget, samt att förefintligheten av sådana gravationer äger betydelse vid bestämmande av det värde, som skall utgivas i de fall, då ej själva fartyget kan åtkommas.

Det remitterade förslagets bestämmelse i fråga om vissa äldre avtal har bibehållits, och till densamma har fogats ett stadgande i syfte, att om ett dylikt äldre avtal, som icke vinner Konungens godkännande, efter den föreslagna lagens ikraftträdande bringas i verkställighet genom

fartygs avlämnande, samma straffpåföljder skola inträda som om avtalet slutits efter nämnda tid.»

Föredraganden uppläste härefter ifrågavarande förslag, med den lydelse detsamma genom den verkställda omarbetningen erhållit, och hemställde, att förslaget, vars rubrik var: förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri, måtte genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

I denna hemställan instämde statsrådets övriga ledamöter;

och täcktes, med bifall därtill, Hans Maj:t Konungen förordna, att till riksdagen skulle avlätas proposition av den lydelse bilaga . . . vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet  
*Erik Ölander.*