

Nr 377.

Av herr **Thore m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 290, med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter m. m.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 290 till innevarande års riksdag har föreslagits, dels fortsatt tillämpning av lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter, dels fortsatt tillämpning av lagen den 20 juni 1918 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort. Båda lagarna äro föreslagna att äga fortsatt tillämpning under 12 månader eller till och med den 30 april 1920.

I motiven till de ifrågavarande kristidslagarna åberopas såväl handelskommissionens yttrande över en fortsatt tillämpning av ifrågavarande lagförslag som ock sjöfartskommitténs hemställan i ärendet. Handelskommissionen anser, att till följd av det oklara läge, vari åtskilliga handelspolitiska spörsmål för närvarande befinna sig, frågan om lagarnas fortsatta tillämpning ännu en tid borde anstå. Då de nuvarande lagarnas giltighetstid utlöper den 30 april, finner sig emellertid kommissionen för-anlåten att hemställa om en fortsatt tillämpning, dock under framhållande att, till följd av ändrade förhållanden, de förordnanden, som Kungl. Maj:t enligt sagda lagar skulle äga att meddela, möjligen icke torde bli erforderliga för hela tiden intill den 30 april, 1920 eller att i allt fall undantag från lagarnas bestämmelser kunde komma att beviljas i större utsträckning än som tidigare skett.

Sjöfartskommittén har uttalat den åsikten, att en förlängning av

lagarnas giltighetstid ej måtte äga rum och har närmare motiverat denna uppfattning uti en i propositionen intagen skrivelse.

Kungl. Maj:t har emellertid, som synes, ställt sig på den ståndpunkten, att det handelspolitiska läget är sådant, att förevarande två lagar böra erhålla utsträckt giltighetstid under ännu ett år eller till och med den 30 april nästa år.

Då krigstidslagstiftningen på förevarande område först infördes, vilket skedde genom en kungl. proposition nr 186 den 26 april 1916, avsåg denna lagstiftning endast förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg emellan *utrikes* orter. Riksdagen uttalade (se skrivelsen nr 204, 1916) i anledning av lagförslaget, att det var ägnat att väcka ganska stora betänkligheter, men å andra sidan ansågs följderna av tonnagebristen för landets handelsomsättning med utlandet vara så kännbara, att Kungl. Maj:t icke syntes böra sakna de möjligheter att bekämpa svårigheterna, som den ifrågavarande lagstiftningen kunde erbjuda. Lagen antogs alltså och blev gällande till den 31 mars 1917. Fortsatt tillämpning av lagen att gälla till den 30 april 1918 beslöts av 1917 års riksdag. Ytterligare tillämpning av lagen, men med en viss skärpning (rörande icke maskindrivna fartyg) beslöts av 1918 års riksdag.

Till sistnämnda års riksdag inlämnades en proposition nr 453 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan *svensk och utrikes ort*. Motiven för denna lag måste ses i nära samband med de tonnageavtal, som under första halvåret 1918 ingingos mellan Sverige och ententemakterna. Avtalen medförde ju, som bekant, att tillgången på svenska fartyg att ombesörja landets egen export och import förminskades, varav följde, att en kraftig ransonering av det återstående tonnaget ansågs bliva av nöden. Nämnda motiv framgå tydligt nog i den ifrågavarande kungl. propositionen. Det utskott, som behandlade propositionen, ansåg sig med anledning av de rådande utomordentliga förhållandena böra tillstyrka bifall till den kungl. propositionen.

Av ovannämnda kortfattade redogörelse över de förevarande krigstidslagarnas uppkomst framgår, att de betingats av de utomordentliga förhållanden, som på sjöfartens område varit rådande under krigsåren, samt att särskilt vad lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort angår, denna haft sitt huvudsakliga om ej uteslutande existensberättigande, med anledning av de mellan Sverige och ententemakterna ingångna tonnageavtalen, vilka tonnageavtal och de på grund härav avslutade tidsbefraktningarna, det icke lärer ligga i ententemakternas intresse att få förlängda, efter det ett slut på världskriget uppnåtts.

Överallt i vårt land, bland alla samhällsklasser och för övrigt till synes i alla länder, varest statliga restriktioner på lagstiftningens väg på grund av krigstidsförhållandena blivit införda, finnes en allmänt uttalad önskan att snarast möjligt avveckla dessa krigstidslagar och återgå till normala och före världskriget gängse förhållanden. Att på lagstiftningens väg uppehålla ett krigstillstånd, sedan det faktiska kriget upphört, är tydligen icke ägnat att påskynda det mellanfolkliga närmandet, som, i all synnerhet från de neutrala ländernas sida, måste betecknas som ett särdeles behjärtansvärt önskemål. Så pass förhoppningsfull syn måste man väl ha på framtiden att, då före kriget samfundsförhållandena normalt kunde funktionera utan lagstiftning av krigstidsnatur, sådan lagstiftning även efter kriget blir obehövlig. Principiellt har ju även regeringen, såväl i trontalet som i yttranden, som sedermera framkommit från regeringsledamöter, uttalat en önskan att så snart som möjligt avveckla de statliga regleringarna. Och särskilt är ju härvid att taga fasta på hans excellens herr statsministerns yttranden i årets remissdebatt, nämligen att taga dessa avvecklingar »i så hastigt tempo som möjligt» och att »icke dröja en enda dag mera än vad som är nödvändigt». Under sådana förhållanden förefaller det anmärkningsvärt, att en hel rad av krigstidslagstiftningspropositioner framläggas, innehållande bestämmelser, avsedda att gälla efter en tidpunkt, varförinnan efter alla tecken att döma fredsslutet har inträtt, utan att man jämkat vare sig i fråga om tiden för den fortsatta tillämpningen, ej heller med avseende å lagarnas räckvidd. Meningarna kunna tydligen vara delade om den större eller mindre snabbhet, varmed avvecklingen skall ske, men skall man över huvud kunna tala om avveckling, så torde vara uppenbart, att den lagstiftning, som hädanefter kan anses vara nödvändig på hithörande område, måste vara av mildare art än den, som ägt gällande kraft under hittillsvarande tidsskede. Och det är en avveckling av denna natur, som här motionsvis föreslås med avseende på de krigstidslagar, som innehållas i den kungl. propositionen nr 290.

Motionärerna anse sålunda, att den sisttillkomna lagen, nämligen lagen den 20 juni 1918 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort, med fäst avseende på rådande trafikförhållanden till sjöss, efter sin tilländalupning den 30 april 1919 icke bör förnyas. Vidare att lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter bör återställas till den lydelse lagen erhöll genom 1916 års riksdagsbeslut (lag den 8 juli 1916) samt erhålla fortsatt giltighetstid endast till innevarande års slut. Med avseende å propositionen nr 289 med för-

slag till lag angående fortsatt tillämpning om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg m. m., har även om detta lagförslag önskemål uttals, att en förlängning av förevarande lags giltighetstid icke måtte äga rum, och ha beaktansvärda skäl anförts för denna ståndpunkt. Emellertid anse sig motionärerna i nämnda hänseende icke böra påyrka någon ändring i Kungl. Maj:ts förslag.

Då det gent emot ett upphörande den 30 april i år av lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utländsk ort, måhända kommer att invändas, att tonnage under sådana förhållanden för ombesörjande av den för landet nödvändiga importen och exporten måhända icke skulle stå till buds, så har en sådan invändning raison d'être endast under en sådan förutsättning, att det svenska tonnaget, som nu är engagerat i fraktfart mellan svensk och utrikes ort och som ju med en fortsatt tillämpning av lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter sålunda icke utan statsmyndigheternas tillåtelse kan sättas i fraktfart mellan utrikes orter, genom slopande av lagen den 20 juni 1918 skulle undanhållas sjötransporten mellan Sverige och utlandet. En sådan presumtion är emellertid hart när orimlig. Vad de svenska fartygsredarna framför allt måste söka bevara åt egna fartyg är sjötransporten mellan svensk och utrikes ort. Därpå beror den svenska sjöfartens, speciellt linjefarten, som för närvarande är den förnämsta, existens både nu och framdeles.

En betydande tonnageökning till sjöss, speciellt genom amerikanska nybyggnader, har uppkommit under de senare månaderna. Konkurrensen mellan de olika nationernas fartyg börjar allaredan kraftigt att göra sig gällande. Att frakterna fortfarande hålla sig höga beror kanske icke främst på tonnagebrist utan på de höga fartygsnybyggnadsprisen och de högt uppdrivna driftsomkostnaderna. De svenska fartygsredarna äro i sistnämnda avseende, på grund av de för våra fartyg gällande höga bunkringstarifferna i Storbritannien, särdeles ogynnsamt ställda. Även på grund av denna anledning böra restriktioner för sjöfarten, som intet gagna vårt varuutbyte med utlandet, snarast möjligt upphävas.

Med fäst avseende på ovan anförda synpunkter få vi alltså hemställa,

dels om avslag på propositionen nr 290 i vad den avser förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 20 juni 1918 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort;

dels om en sådan ändring i samma proposition i vad den avser förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter, att ifrågavarande lag erhåller den av 1916 års riksdag beslutade ordalydelsen (lag den 8 juli 1916) samt att lagen gives fortsatt tillämpning endast till och med den 31 december 1919.

Stockholm den 1 april 1919.

Alex. Thore.

Arvid Lindman.

Edvard Lithander.

B. Corneliusson.

Axel E. Lindvall.

Sven Lybeck.

Malte Sommelius.