

## Nr 67.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri; given Stockholms slott den 10 februari 1921.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.

**GUSTAF.**

*Birger Ekeberg.*

## Förslag

till

## LAG

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

Härigenom förordnas som följer:

### 1 §.

Konungen äger, i den mån så prövas nödigt, för viss tid eller till vidare förordna, att överlåtelse eller aktieteckning som nedan sägs ej må ske utan förut givet lov av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar:

1. överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri till utlänning eller till svenskt aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren, eller till annat svenskt aktiebolag, vars aktiekapital enligt vad aktieboken utvisar till mer än en tredjedel är i utländsk ägo;

2. teckning för utlänning eller svenskt aktiebolag, som under 1 är nämnt, av aktie i svenskt aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, så ock överlåtelse av dylik aktie till utlänning eller svenskt aktiebolag, som under 1 är nämnt.

Bestämmelserna i denna lag äga ej tillämpning i fråga om fartyg, byggt av stål eller järn, vars bruttodräktighet understiger två tusen register-ton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger tjugufem år, samt fartyg, byggt av trä eller av järn och trä, vars bruttodräktighet understiger femhundra registerton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger trettio år.

### 2 §.

Förordnande, varom i 1 § stadgas, medföre ej inskränkning i rätt som nedan sägs:

rätten för utlänning att överlåta sådan andel i fartyg eller sådan aktie, som vid den tid, från vilken förordnandet äger tillämpning, är i utlännings ägo, rätten att teckna eller överlåta aktie i aktiebolag, vars aktiebrev må ställas till innehavaren,

aktieägares rätt till teckning eller erhållande av det antal nya aktier i bolaget, som svarar mot hans andel i det förutvarande aktiekapitalet,

den rätt att teckna eller erhålla nya aktier, som vid den tid, från vilken förordnandet äger tillämpning, enligt bolagsordningen må tillkomma aktieägare, eller som, där någon under tiden för förordnandets giltighet annorledes än genom teckning eller överlåtelse bekommit aktie, vid tiden härför enligt bolagsordningen var förenad med aktien.

### 3 §.

Utfärdas under tid, då förordnande enligt 1 § gäller, teckningslista för bildande av aktiebolag, vars aktier enligt förordnandet ej må tecknas av eller överlåtas till utlänning eller annan, som i 1 § 1 är nämnd, skall teckningslistan innehålla erinran härom.

Lag samma vare, där under sagda tid aktiekapitalet i sådant bolag ökas medelst ny aktieteckning och teckningsrätt därvid tillkommer annan än aktieägare.

### 4 §.

Sker i strid mot förordnande, som enligt 1 § meddelats, överlåtelse eller aktieteckning, vare det utan verkan.

Utgives efter sådan aktieteckning aktiebrev till obehörig tecknare, medföre brevet, så länge det är i hans eller annan obehörig innehavares hand, icke rätt i bolaget.

### 5 §.

Har, i strid mot förordnande enligt 1 §, överlåtelse skett av fartyg, andel däri eller aktie, straffes överlåtaren, där han insett eller bort inse att överlåtelsen var jämligt förordnandet förbjuden, med böter från och med fem till och med tjugutusen kronor eller fängelse från och med en månad till och med ett år.

Avsåg överlåtelsen fartyg eller andel däri, skall den överlättna egendomen tagas i beslag, om så kan ske, och dömas förbruten. Kan beslag ej äga rum, eller gällde överlåtelsen aktie, skall överlåtaren förpliktas utgiva ett belopp motsvarande egendomens värde.

Sker överlåtelse av aktie genom köp eller byte och har överlåtaren därvid anlitat sådan fondhandlare, som avses i bestämmelserna om särskild stämpelavgift vid köp och byte av fondpapper, äge vad i denna § är stadgat om överlåtare i stället tillämpning å fondhandlaren. Är andre kontrahenten fondhandlare, straffes ock han enligt vad i första stycket om överlåtare sägs.

6 §.

Har vad i 3 § stadgas ej iakttagits vid utfärdande av teckningslista, varde stiftare eller, där fråga är om ökning av aktiekapital, ledamot i bolagets styrelse dömd till böter från och med fem till och med femhundra kronor.

Utgives på grund av aktieteckning, som skett i strid mot förordnande enligt 1 §, aktiebrev till utlänning eller annan, som i 1 § 1 är nämnd, varde styrelseledamot, med vars begivande aktiebrevet utgivits och som insett eller bort inse att teckningen jämlikt förordnandet var förbjuden, straffad med böter från och med fem till och med tvåtusen kronor eller fängelse från och med en månad till och med ett år.

7 §.

Allmän åklagare äger verkställa beslag, som ovan sägs.

Av böter, som enligt denna lag ådömas, så ock av vad den brottslige enligt samma lag förbryter eller förpliktas utgiva tillfalle en tredjedel, dock högst femtusen kronor, åklagaren och återstoden kronan.

Saknas tillgång till böternas fulla gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

---

Denna lag träder i kraft den 1 mars 1921 och gäller till och med den 28 februari 1922. Förordnande, som meddelas enligt denna lag, må ej äga tillämpning längre än till och med sistnämnda dag. I fråga om sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, varom i lagen sägs, skall vad där är stadgat fortfarande gälla.

---

*Utdrag ur protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen å Stockholms slott den 4 februari 1921.*

Närvarande:

Statsministern friherre DE GEER, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, MALM, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, TAMM och HANSSON.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anförde chefen för justitiedepartementet, statsrådet Ekeberg:

»Den 28 februari 1921 utgår giltighetstiden för lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri eller upplåtelse av fartyg, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, lagen samma dag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter samt lagen den 20 juni 1918 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort.

Med anledning av uppkommen fråga, huruvida nämnda tre lagar böra erhålla förlängd giltighetstid, har min företrädare i ämbetet infordrat yttrande från kommerskollegium. Dylikt yttrande har av kommerskollegium avgivits den 30 november 1920 och är av följande lydelse:

I skrivelse till kungl. kommerskollegium av den 21 oktober 1920 har dåvarande statsrådet och chefen för kungl. justitiedepartementet anmodat kollegium att inkomma med yttrande, huruvida nedan angivna lagar, vilka gälla till och med den 28 februari 1921, böra erhålla förlängd giltighetstid, nämligen:

1) lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri eller upplåtelse av fartyg, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri;

2) lagen av samma dag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter; och

3) lagen den 20 juni 1918 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort.

Med anledning härav får kollegium anföra följande.

De förstnämnda båda lagarna tillkommo på sin tid närmast i syfte att under världskriget och av detsamma föranledda utomordentliga förhållanden i möjligaste mån förebygga, att svenskt handelstonnage överginge i utländsk ägo eller nyttjades i främmande intresse vare sig av utlänning eller å trader, som icke berörde svenska orter. Den sistnämnda lagen åter tillkom för att under de rådande förhållandena säkerställa importen till landet av förnödenhetsvaror m. m.

För bedömandet av frågan, huruvida och i vad mån förenämnda tre lagar böra erhålla förlängd giltighetstid, har kollegium ansett sig böra verkställa utredning rörande storleken av det svenska tonnagebeståndet i förhållande dels till den svenska handelsflottans storlek vid tiden för världskrigets utbrott, dels ock till världshandelsflottornas totala tonnage åren 1914 och 1920. Den minskning resp. ökning, som de olika huvudlagen av fartyg inom den svenska handelsflottan undergått under tidsperioden juli 1914—juli 1920, framgår av följande översikt, vilken anger tonnaget i bruttoton.

	Ångfartyg	Motorfartyg	Segelfartyg	Summa
Den 1 juli 1914	1,031,856	22,764	175,597	1,230,217
Den 31 okt. 1920	945,001	122,727	115,251	1,182,979
	— 86,855	+ 99,963	— 60,346	— 47,238

Förestående siffror giva vid handen, att det svenska ångmaskindrivna tonnage under tiden 1 juli 1914—31 oktober 1920 minskats med 86,855 bruttoton eller omkring 7,5 %. Det motordrivna tonnage har under samma tid ökat med 99,963 bruttoton, varvid dock är att märka, att uti förenämnda summa 122,727 bruttoton ingå motorfartyg om tillsammans omkring 60,000 bruttoton — varav omkring 42,000 bruttoton tillkommit efter år 1914 — utgörande för speciell linjef trafik byggt tonnage, under det att återstoden, omkring 62,000 bruttoton, utgöres av mindre motorfartyg eller med auxiliärmaskin försedda segelfartyg, som i regel icke kunna nyttjas i fart å vidsträcktare farvatten. I sin helhet har tonnagebeståndet intill den 31 oktober 1920 minskats med 47,238 bruttoton, motsvarande omkring 3,8 %.

Vidkommande härefter den svenska handelsflottans storlek i förhållande till storleken av fartygsbeståndet hos de i världstonnaget ingående handelsflottorna, belyses detta förhållande av nedanstående uppgifter:

	Världstonnaget	Svenska handelsflottan	%
Den 1 juli 1914	49,090,000 br. ton	1,118,000 br. ton	2,3
Den 1 juli 1920	57,314,000 » »	1,073,000 » »	1,9

eller om endast maskindrivet tonnage tages i betraktande:

	Världstonnaget	Svenska handelsflottan	%
Den 1 juli 1914	45,404,000 br. ton	1,015,000 br. ton	2,2
Den 1 juli 1920	53,905,000 » »	996,000 » »	1,8

Den svenska handelsflottan, som vid krigsutbrottet utgjorde 2,3 % (i fråga om allenast maskindrivet tonnage 2,2 %) av världstonnaget, har således intill den 1 juli 1920 minskats därhän, att densamma vid sistnämnda tidpunkt utgjorde allenast 1,9 % (resp. 1,8 %) av världstonnaget.

Såväl absolut som relativt har alltså under ifrågavarande 6-årsperiod landets handelsflotta minskats i anmärkningsvärd grad.

Världskriget har förorsakat tonnagesförluster, vilka uppskattas till omkring 15 millioner bruttoton. Härav torde cirka 215,000 bruttoton komma på den svenska handelsflottan. I åtskilliga av de sjöfartsidkande länderna hava de antydda förlusterna numera kunnat ersättas antingen genom nybyggnader eller annorledes, då däremot i andra länder förlusterna icke blivit ersatta i vidare mån än att år 1920 dessa senare länders handelsflottor likväl uppvisa ett underskot under fartygsbeståndet för år 1914. Härutinnan må nedanstående sifferuppgifter, vilka angiva storleken av det maskindrivna tonnaget inom de större handelsflottorna under juli månad 1914 och under samma månad 1920, tjäna till upplysning.

Land	Juli 1914	Juli 1920	Ökning eller minskning
Storbritannien ...	20,523,706	20,142,880	— 380,826
Amerika F. S. ...	4,330,078	14,574,375	+ 10,244,296
Frankrike .....	1,922,286	2,963,229	+ 1,040,943
Italien .....	1,430,475	2,118,429	+ 687,954
Japan .....	1,708,386	2,995,878	+ 1,287,492
Tyskland .....	5,134,720	419,438	— 4,715,282
Belgien .....	341,025	410,423	+ 69,398
Danmark .....	770,430	719,444	— 50,986
Nederländerna ...	1,471,710	1,773,392	+ 301,682
Norge .....	1,957,353	1,979,560	+ 22,207
Sverige .....	1,015,364	996,423	— 18,941
Övriga länder ...	4,798,344	4,811,217	+ 12,873
Summa	45,403,877	53,904,688	

Av ovanstående översikt framgår, att av de namngivna neutrala ländernas handelsflottor endast den svenska och den danska efter år 1915 sakna varje som helst tonnagesökning och i stället uppvisa ett fartygsbestånd vid mitten av år 1920, understigande det vid krigsutbrottet befintliga.

Jämsides med de ovan anförda statistiska sifferuppgifterna böra vidare beaktas de nu rådande ovissa förhållandena, vilka ej medgiva ett tillförlitligt bedömande av läget å fartygs- och fraktmarknaderna vid utgången av giltighetstiden för nu ifrågavarande lagar.

Vidkommande till en början *lagen om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri eller upplåtelse av fartyg, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri*, får kollegium anföra följande.

I fråga om det förbud mot överlåtelse av svenskt fartyg m. m., varom förmäles i lagens 1 § 1 och 3 mom., så torde sådant förbud under nu rådande lågkonjunktur väl icke vara direkt erforderligt till förebyggande av en ytterligare tonnageminskning. Men med särskild hänsyn till den ovisshet, som allestädes präglar förhållandena på hithörande områden, finner sig kollegium emellertid icke kunna tillråda, att Kungl. Maj:t betages möjligheten att, där så skulle befinnas erforderligt, reglera de uti förevarande lag avsedda överlåtelser och förvärv.

Vad kollegium nu anfört beträffande överlåtelse av fartyg och andel däri m. m. gäller jämväl i lagens 1 § 2 mom. avsedd upplåtelse till utlänning av fartyg till nyttjande eller genom tidsbefraktning m. m. Detta överlåtande av dispositionsrätten över fartyg läser nämligen i avseende å den verkan därav, varom här är fråga, föga skilja sig från en försäljning, vadan jämväl sådan upplåtelse av svenskt fartyg bör tillsvidare vara underkastad enahanda kontroll från det allmännas sida.

Sedan krigstillståndet avvecklats har tonnagetillgången å världsfraktmarknaden emellertid undergått förändring i sådan mån, att kollegium anser sig böra hemställa om vissa lättnader beträffande här avsedd såväl överlåtelse som upplåtelse av svenskt fartyg.

Med hänsyn till den synnerliga vikten av att en successivt fortgående förnygring av det svenska handelstonnaget så långt möjligt underlättas och då under senare tid i regel hinder icke mött mot försäljning till utlandet av mindre och medelstora äldre fartyg, synes vid en eventuell förlängning av förevarande lags giltighetstid böra från dess tillämpning undantagas vissa äldre fartyg, grupperade efter storlek, ålder och byggnadsätt. Sålunda bör fartyg, byggt av stål eller järn, kunna utan vidare undantagas, därest bruttodräktigheten understiger 2,000 registerton och fartygets ålder överstiger 25 år, räknat från byggnadsåret. Likaledes bör kunna undantagas fartyg, byggt av trä eller av trä och järn, som har en bruttodräktighet understigande 500 registerton och en ålder överstigande 30 år, räknat från byggnadsåret.

Jämväl i fråga om den i förevarande lag avsedda upplåtelsen av fartyg till utlänning finner kollegium av enahanda skäl en viss begränsning av området för lagens tillämplighet kunna vara motiverad. Den begränsning, som härvid bör ifrågakomma, kommer kollegium att härnedan närmare beröra.

De nu ifrågasatta lättnaderna torde lämpligen böra komma till uttryck i själva lagen.

Beträffande härefter *lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter* må anföras följande.

Liksom, på sätt ovan framhållits, upplåtelse till utlänning av svenskt fartyg i avseende å den verkan därav, varom här är fråga, är att betrakta såsom i det närmaste likartad med fartygsförsäljning till utlandet, lära ock härmed kunna i stort sett likställas verkningarna å fartygsbeståndet av svenskt fartygs nyttjande till fortskaffande av gods enbart mellan utrikes orter. I dylik fart sysselsatt svenskt tonnage undandrages nämligen under tiden för upplåtelsen landet, då detta kan hava behov därav för export och import. På grund härav finner sig kollegium icke kunna underlåta att tillstyrka en förlängd giltighetstid för nu ifrågavarande



lag, åtminstone för den tid, varunder förbud mot överlåtelse och upplåtelse av svenskt fartyg erhåller av kollegium ifrågasatt förlängd giltighetstid. Härtill kommer att, därest i enlighet med kollegii här nedan gjorda hemställan lagen om fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort icke erhåller förlängd giltighetstid, med fortsatt giltighet av förevarande lag kunde beredas medel till genomförande av eventuellt erforderliga avtal såsom rörande reglering av fraktsatser o. s. v., i den mån genomförandet av dylika avtal icke skulle kunna tryggas genom frivillig överenskommelse.

En fortsatt giltighetstid för nu ifrågavarande lag anser emellertid kollegium böra betingas av viss inskränkning i området för dess tillämplighet, vilken inskränkning lämpligen torde böra komma till uttryck i lagen. I avseende å tillämpligheten har i de gällande förbudsbestämmelserna på området fastställts den begränsningen, att maskindrivet fartyg, som äger en bruttodräktighet understigande 200 registerton, ej faller under lagens tillämpning. Angeläget torde emellertid vara, att icke de svenska fartygens rörelsefrihet begränsas i vidare mån, än behovet oundgängligen kräver. I betraktande av att mindre och medelstora fartyg i regel äro hänvisade till fart å svenska och angränsande farvatten och sålunda jämväl kunna antagas i stor utsträckning angöra svenska orter, finner kollegium hinder icke böra möta mot att vid en eventuell utsträckning av giltighetstiden för nu gällande förbudsbestämmelser gränsen 200 bruttoton höjes till 1,000 bruttoton. Av maskindrivna fartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton och däröver men understigande 1,000 registerton finnas inom den svenska handelsflottan omkring 300 fartyg, representerande tillsammans cirka 140,000 bruttoton, vilken tonnagemyckenhet alltså skulle med den ifrågasatta höjningen av gränsen bliva undantagen från bestämmelsernas tillämplighet.

I förevarande lags 3 § är stadgat, att under tiden för gällande sådant förbud, varom här är fråga, maskindrivet fartyg av 200 registertons bruttodräktighet eller däröver över huvud icke må till utlänning upplåtas. Den nya föreslagna höjningen av gränsen 200 till 1,000 bruttoton finner kollegium jämväl böra kunna stadgas ifråga om nyssberörda förbud mot upplåtelse till utlänning.

Vad angår icke maskindrivet fartyg finner kollegium dylikt fartyg kunna helt undantagas från sistnämnda förbud.

Enligt 1 § 2 mom. a) av förevarande lag om förbud mot fortskaffande av gods mellan utrikes orter har, med de inskränkningar och enligt de bestämmelser i övrigt, som förbehållits åt Konungen att meddela, undantagits fartyg, som göra regelbundna resor mellan Sverige och utrikes orter efter en på förhand kungjord plan, som tillämpades den 19 juli 1916. Denna undantagsbestämmelse har givetvis tillkommit för att endast i trängande nödfall ett ingrepp från det allmännas sida må äga rum beträffande de reguljära linjernas verksamhet. Den national-ekonomiska betydelsen av dessa linjeföretag torde alltjämt motivera en dylik undantagsbestämmelse. De linjeplaner, vilka tillämpades nyssnämnda den 19 juli 1916, hava emellertid genom världskriget undergått åtskilliga förändringar och omläggningar, varförutom nya linjer numera tillkommit. På grund härav torde, för vinnande av det med ifrågavarande undantagsbestämmelse avsedda syftemål, den nyssnämnda tidpunkten den 19 juli 1916 böra utbytas mot annan, lämpligare

tidpunkt, förslagsvis den 1 november 1920. De svenska reguljära linjernas fartyg skulle därigenom beredas förmånen att kunna obehindrat sysselsättas å resp. linjer enligt den kungjordade planen.

Beträffande slutligen *lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort* må anföras följande.

På sätt ovan antytts, tillkom detta förbud bl. a. med anledning av den av det s. k. stora handels- och sjöfartsavtalet av år 1918 betingade regleringen ej allenast av tonnage utan även av importen.

Med det efter fredsslutet återkomna friare handelsutbytet länderna emellan och den för närvarande förbättrade tillgången på främmande tonnage finner kollegium det icke vara av behovet påkallat att utsträcka giltighetstiden för denna lag.

Med tillämpning av densamma har bl. a. jämväl genomförts såväl ett år 1919 med engelska myndigheter träffat avtal om transport till vissa fraktsatser av trävaror från Sverige till Storbritannien som ock under åren 1919 och 1920, vissa mellan statens handelskommissions avvecklingskommitterade och representanter för de svenska redarna träffade överenskommelser rörande reglering av fraktsatser för kol och spannmål. Överenskommelser eller avtal av detta slag torde emellertid med stor sannolikhet hädanefter ej komma att bli av nöden, vartill kommer att i fall av behov *lagen om förbud mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter* torde kunna för sådan händelse utgöra medel till ett reglerande ingripande, därest det skulle visa sig, att ej genom frivillig överenskommelse det avsedda ändamålet skulle kunna vinnas. Vid sådant förhållande torde en förlängd giltighetstid av *lagen* även ur denna synpunkt ej få anses erforderlig.

Sveriges kvarnintressenters förening u. p. a. och svenska trävaru-exportföreningen (A. B. träfraktbyrån), från vilka sammanslutningar kollegium under hand inhämtat yttrande rörande en förlängning av förbudets giltighetstid med hänsyn till eventuellt erforderliga regleringar av fraktsatserna för spannmål och trävaror, hava ävenledes förklarat sig icke hava anledning till erinran mot att nu ifrågavarande lagstiftning icke erhåller förlängd giltighetstid.

Det torde icke kunna förnekas att de ifrågavarande tre lagarna i sin fulla tillämpning kännbart ingripit i den svenska rederirörelsen och vållat svårigheter av skilda slag. Sedan världskriget avslutats och särskilt efter det krigstillståndet avvecklats, hava emellertid möjligheter öppnats för ett undanröjande i väsentliga delar av dessa svårigheter. Sålunda har kollegium sedan någon tid tillbaka meddelat undantag av generell innebörd från förbuden mot fortskaffande av gods mellan utrikes orter samt mellan svensk och utrikes ort, varigenom resor med svenskt fartyg numera kan utföras utan att i varje enskilt fall tillstånd därtill behöver inhämtas. De av ifrågavarande lagstiftning orsakade svårigheterna torde med de sålunda meddelade tillstånden till väsentlig del få anses undanröjda. Eventuellt återstående sådana torde icke få anses vara av den räckvidd, att de böra utgöra hinder för bibehållandet tillsvidare av lagstiftningen ifråga. Härtill kommer att i den mån framdeles inträdda ändrade förhållanden skulle medgiva ytterligare lättnader i förbudsbestämmelserna, föreskrifter härom kunna under den

eventuellt förlängda giltighetstiden meddelas uti med stöd av lagarna utfärdade förordningar.

Till sist finner sig kollegium böra fästa uppmärksamheten därpå, att tonnagetillgången å världsfraktmarknaden numera visserligen förbättrats, men att, enligt vad en inom kollegium gjord undersökning rörande skeppsbyggeriverksamheten i de tonnageproducerande länderna givit vid handen, denna ökning i vida högre grad torde vara att tillskriva det av den rådande kristiden föranledda ringa handelsutbytet länderna emellan än en överproduktion av nybyggt handelstonnage. En mer eller mindre tillfälligt uppträdande förändring på fartygs- och fraktmarknaden torde emellertid ej få undanskymma det bestående kravet därå, att så länge ännu läget i allmänhet präglas av osäkerhet samt förhållandena ej återvunnit nödig stadga, möjligheten till ett reglerande ingripande från det allmännas sida hålles öppen. Om alltså kollegium å ena sidan föreslår en fortsatt giltighetstid ifråga om två av nu ifrågavarande lagar med vissa angivna begränsningar, hyser kollegium å andra sidan den bestämda förhoppningen, att i allt fall förhållandena inom en nära framtid komma att så utveckla sig, att rederirörelsen må kunna ostört bedrivas utan dylikt hindrande ingripande. Vid en eventuell förlängning av förenämnda lagar komma desamma givetvis att som hittills tillämpas på sådant sätt, att olägenheterna därav för rederinäringen i görigaste mån undvikas, i vilket syfte kollegium har för avsikt, att så snart förhållandena sådant medgiva, medverka till ytterligare lättnader. Visar sig framdeles genom inträdda ändrade förhållanden tiden vara inne för ett fullständigt upphävande av de ifrågavarande förbuden, kommer givetvis kollegium att utan dröjsmål göra framställning härom.

Svenska stenkolsimportörernas förening har till kollegium inkommit med begärt yttrande i förevarande ämne, i vilket yttrande föreningen åberopat rådande överskott på tonnage och bl. a. av denna anledning ansett att nu ifrågavarande lagar icke borde erhålla förlängd giltighetstid.

Vidkommande förhållandena i utlandet på förevarande område har kollegium inhämtat att, på sätt i avskrift bilagda skrivelser från Kungl. Maj:ts vederbörande beskickningar närmare utvisa, i så väl Storbritannien som Nederländerna och Danmark motsvarande lagar och föreskrifter allt fortfarande äro gällande. På sätt i avskrift bilagda skrivelse från norska handelsdepartementet utvisar, gäller i Norge fortfarande förbud mot försäljning av fartyg till utlandet. Begärda fullständiga uppgifter i övrigt för Norges vidkommande hava ännu icke kommit kollegium tillhanda.

På grund av vad sålunda anförts, får kollegium hemställa, att

1:o) lagen av den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri eller upplåtelse av fartyg, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, erhåller förlängd giltighetstid under högst ett år, dock att från lagens tillämpning undantages

a) i fråga om 1 § mom. 1 och 3 *dels* sådant fartyg, byggt av stål eller järn, vars bruttodräktighet understiger 2,000 registerton och vars ålder, från nybyggnadsåret räknat, överstiger 25 år, *dels ock* sådant fartyg, byggt av trä eller

av järn och trä, vars bruttodräktighet understiger 500 registerton och vars ålder, räknat från nybyggnadsåret, överstiger 30 år, samt

b) i fråga om 1 § mom. 2 icke maskindrivet fartyg ävensom sådant maskindrivet fartyg, vars bruttodräktighet understiger 1,000 registerton,

2:o) lagen av den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter likaledes erhåller förlängd giltighetstid under högst ett år; dock att från lagens tillämpning undantages

*dels* fartyg, som göra regelbundna resor mellan Sverige och utrikes orter efter en på förhand kungjord plan, som tillämpades den 1 november 1920

*dels* ock varje annat maskindrivet fartyg, vars bruttodräktighet understiger 1,000 registerton, samt att

3:o) lagen av den 20 juni 1918 om förbud mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort icke erhåller förlängd giltighetstid.'

Uti ett vid utlåtandet fogat särskilt yttrande har adjungerade ledamoten i kommerskollegium vice konsuln R. Göhle anført:

'Tiden synes nu vara inne, då man mer och mer återgår till normala förhållanden. Nu ifrågavarande lagar tillkommo under de av kriget förorsakade kristidsförhållanden, då det blev nödvändigt att tillförsäkra landet tonnage för tryggnad av dess import och export. Sedan det tonnage, som under kriget togs i anspråk för krigsändamål, av de krigförande makterna nu frigiorts, har överskott på tonnage uppstått, något som fört med sig en oerhörd depression på fraktmarknaden. Någon brist på tonnage i kristidens bemärkelse torde alltså icke vidare vara att befara.

Tendensen såväl i Sverige som i andra länder syftar åt ett upphävande av alla kristidsförordningar, och hava såväl på handelns som industriens områden här i landet kristidsrestriktionerna praktiskt taget upphört. Det synes då vara av behovet påkallat, att motsvarande lättnader beredas rederinäringen.

En förlängning av ifrågavarande lagar innebär ju alltid viss risk för redarne, att i händelse av uppåtgående konjunktur Kungl. Maj:t kommer att ingripa reglerande, vilket förmodligen skulle verka hämmande på anskaffandet av nytt tonnage och vålla landets varvsindustri avbräck. Om sådana förhållanden emellertid på nytt skulle uppstå, att ransonering av tonnage eller dylika åtgärder behöva tillgripas, läser givetvis Kungl. Maj:t kunna bereda sig annan möjlighet att, när helst sådant finnes vara av behovet påkallat, ingripa reglerande i avseende å tonnageets användning.

På grund av vad sålunda anförts, finner jag mig med instämmande i den föreslagna begränsningen av tillämpningen kunna tillstyrka förlängd giltighetstid allenast i fråga om förbudet mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri till utlänning. (Lagen av den 28 mars 1917 1 § mom. 1 och 3.)'

Beträffande förhållandena i utlandet inhämtas genom de i kommerskollegii utlåtande åberopade skrivelser från svenska beskickningar i utlandet, att motsvarande lagstiftning, i den mån den ännu består eller icke

inom en nära framtid väntas bliva upphävd, har ringa praktisk tillämpning med hänsyn till meddelande av licenser i vidsträckt omfattning.

Uti en den 30 december 1920 dagtecknad skrivelse till Kungl. Maj:t har Sveriges Redareförening efter att hava återgivit innehållet av kommerskollegii utlåtande och den av vice konsuln Göhle yttrade särskilda meningen uttalat sin anslutning till de synpunkter, som varit bestämmande för Göhles uppfattning, att statskontrollen över sjöfarten numera borde upphöra, samt vidare anført: Föreningen ville därjämte framhålla, att samma skäl talade för att icke heller förbudet mot överlåtelse till utlänning av svenskt fartyg eller andel däri upprätthölles. Det vore sant, att under de senaste månaderna åtskilliga undantag från nyssberörda förbud medgivits på rederiernas framställningar. Att förbudet likvisst verkat hämmande på ett för den svenska handelsflottan gynnsamt utbyte i rätt tid av gammalt och omodernt tonnage emot nytt och modernt sådant, vore emellertid ovedersägligt. Vidkommande förbudet mot tidsbefraktning för utländsk räkning av svenskt tonnage vore det jämväl för envar med svensk sjöfartsnäring praktiskt förtrogen uppenbart, att upprätthållandet av detta förbud under en tid, då liknande förbud i våra grannländer suspenderats, åstadkommit mycket ogynnsamma verkningar i fråga om det ekonomiska utbytet av den svenska rederinäringen, och skulle, om undantag från detta förbud blott några månader tidigare medgivits, icke blott väsentligt större fraktinkomster tillförts rederierna och därav följande betydande skattebelopp till stat och kommun influtit, utan även den uppläggning av svenskt tonnage med därav följande arbetslöshet bland sjömän och stuveriarbetare, som numera tagit allt större omfattning, kunnat i stor utsträckning undvikas. Under en tid, då tonnage all världen över ställdes inför problemet att lägga upp eller fortsätta sina resor till frakter, vilka icke täckte omkostnaderna, syntes det fullständigt omotiverat ifrågasätta förnyandet av en lagstiftning, som under helt motsatta förhållanden tillkommit för att trygga det nödiga varuutbytet över haven. Licensgivning och undantag från dylik förbudslagstiftning kunde visserligen mildra olägenheterna av denna lagstiftning. Så länge principen upprätthölles, att näringen vore bunden av statens ingripande, utövade densamma likväl alltid ett icke oväsentligt inflytande på näringsidkarnas företagsamhet samt deras håg och möjlighet att ikläda sig risker för framtiden. Det vore fördenskull obestriddigt, att lagstiftningen i fråga — oavsett all licensgivning — under samma tid redan verkat och, om den ytterligare förlängdes, komme att i stort sett verka hämmande på

*Skrivelse från  
Sveriges re-  
dareförening.*

utvecklingen av Sveriges handelsflotta. Föreningen, som alltså funne uppenbart, att ifrågavarande lagstiftning under nu rådande förhållanden vore icke blott obehörlig utan därjämte skadlig, finge därför hemställa, att Kungl. Maj:t med beaktande av den svenska sjöfartsnäringens vitala intressen ville besluta att icke förelägga riksdagen förslag om utsträckt giltighet av denna lagstiftning.

*Nytt utlåtande från kommerskollegium.*

Med hänsyn till vad av redareföreningen sålunda anförts, har jag ansett tillfälle böra lämnas kommerskollegium till förnyat övervägande av detta ärende. Uti ett den 26 januari 1921 dagtecknat yttrande har kollegium anført följande: Sedan kollegium den 30 november 1920 avgav sitt yttrande i förevarande ämne, hade å världsfraktmarknaden inträtt en depression, vilken i flertalet sjöfartsidkande länder fört med sig en avsevärd tonnageuppläggning. Sålunda hade, vad Sverige anginge, den 31 december 1920 upplagts 63 fartyg om sammanlagt 56,000 bruttoton och den 22 januari 1921 voro upplagda inalles 151 fartyg om tillhopa 156,000 bruttoton. Med hänsyn särskilt härtill funne sig kollegium icke böra motsätta sig ett bifall till redareföreningens förevarande framställning, såvitt densamma avsåge nu gällande förbud mot dels upplåtelse av svenskt fartyg till nyttjande eller genom tidsbefraktning, dels ock fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter. Kollegium finge alltså hemställa, att lagen den 28 mars 1917 om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri eller upplåtelse av fartyg, så ock mot förvärv av aktier i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri, erhöles uti de hänseenden, varom förmäldes i lagens 1 § mom. 1 och 3 förlängd giltighetstid under högst ett år, dock att från lagens tillämpning undantoges *dels* sådant fartyg, byggt av stål eller järn, vars bruttodräktighet understege 2,000 registerton och vars ålder, från byggnadsåret räknat, överstege 25 år, *dels ock* sådant fartyg, byggt av trä eller av järn och trä, vars bruttodräktighet understege 500 registerton och vars ålder, räknat från nybyggnadsåret, överstege 30 år. I fråga om meddelande framdeles, efter ansökan, av eventuellt undantag från ett fortsatt dylikt förbud skulle för undvikande av tidsutdräkt det kunna ifrågasättas att, då fråga vore om bifall med eller utan villkor, överlämna åt kollegium att träffa avgörandet.

*Departementschefen.*

Då under nästförlidet år frågan om prolongation av nu förevarande lagar upptogs till behandling av chefen för justitiedepartementet, framhölls såsom skäl för en dylik åtgärd i främsta rummet nödvändigheten att söka

upprätthålla ett för landets varuimport erforderligt inhemskt tonnagebestånd. Departementschefen erinrade i detta hänseende, att trots en betydande ökning av importen en avsevärd knapphet å ett flertal för vårt näringsliv viktiga förnödenheter alltjämt vore rådande, vilken knapphet i sin mån bidragit till fortvaron av den under kristiden rådande höga prisnivån. Det måste därför anses vara ett viktigt statsintresse, att de importmöjligheter, som förefunnes, bleve utnyttjade på ett sätt, som bäst tillgodosåge landets behov, och vore detta intresse av desto större vikt, som vårt under krigsåren avsevärt förminskade tonnagebestånd vore otillräckligt för ombesörjande av hela den tillförsel, som för det dåvarande erfordrades. Fortfarande kunde det vara av behovet påkallat, att staten i vissa fall medverkade för tryggande av landets varutillförsel. För genomförandet av överenskommelser med rederier om tillhandahållande av tonnage för hemfraktande av vissa varor hade tillvaron av ifrågavarande lagar visat sig äga betydelse, och om dylika överenskommelser kunde behöva förnyas, syntes detta näppeligen kunna åvägabringas med mindre lagarna vore i gällande kraft. Under sådana förhållanden vore det icke heller alldeles uteslutet att jämväl andra dylika regleringar beträffande importen av viktigare varor kunde bliva nödvändiga. På grund härav och med hänsyn jämväl till den osäkerhet, som rådde på den internationella fraktmarknaden, tillstyrkte departementschefen en med ett år förlängd giltighetstid för ifrågavarande lagar. Departementschefen tillfogade, att Kungl. Maj:t, å vars beslut lagarnas tillämpning berodde, uppenbarligen komme att, i den mån så kunde ske utan förfång för statens intresse, medgiva lättnader i de i lagarna avsedda förbud och ej heller underlåta att, om förhållandena medgäve ett upphörande, helt eller delvis, av nämnda förbud, vidtaga åtgärder i detta syfte.

Under det sistförflutna året hava otvivelaktigt de förhållanden, vilka komma i betraktande vid den nu föreliggande frågans bedömande, i vissa hänseenden förändrats. Någon knapphet i fråga om viktigare importvaror har under den senare tiden icke förekommit, och med den rikligare och jämnare tillgången av näringslivets och folkförsörjningens förnödenheter har den under kristiden starkt stegrade prisnivån visat sjunkande tendens. Även om det allmänna läget fortfarande präglas av osäkerhet, föreligger icke, såvitt förhållandena för närvarande kunna överskådas, anledning att räkna med nödvändigheten av ett statligt ingripande, på sätt tidigare skett, för reglering av landets importbehov. De skäl, vilka legat till grund för den nu ifrågavarande lagstiftningen, göra sig därför gällande med mindre styrka än under föregående år. Härtill kommer, att efter allt att döma

den svenska sjöfartsnäringen efter kristidens högkonjunktur nu inträtt i en nedgångsperiod. Belysande äro i detta avseende de i kommerskollegii yttrande den 26 januari detta år lämnade uppgifterna om uppläggningsen av svenskt handelstonnage och särskilt den påfallande hastiga ökningen av det upplagda tonnaget under den senaste månaden. Nu anmärkta förhållanden måste givetvis uppfordra till en noggrann omprövning, huruvida ett upprätthållande av gällande inskränkningar i rederiernas förfoganderätt över tonnaget kan anses påkallat av hänsyn till det allmännas intresse.

Vad först angår de båda lagar, vilka innefatta förbud mot fraktfart med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort eller mellan utrikes orter, har jag, sedan den sakkunniga myndigheten numera funnit sig kunna förorda ett upphävande av nämnda förbud, ansett mig icke äga anledning tillstyrka en prolongation. Jag hemställer sålunda, att lagförslag om fortsatt tillämpning av lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter samt lagen om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort icke må föreläggas riksdagen.

Beträffande lagen om förbud mot överlåtelse av fartyg har såsom skäl för upphävande av detta förbud särskilt framhållits, att avyttring av äldre tonnage ofta vore en förutsättning för den nödvändiga anskaffningen av nytt och modernt tonnage och att förbudet därför måste utgöra ett väsentligt hinder för utvecklingen av vår handelsflotta. För min del har jag emellertid, i likhet med kommerskollegium, icke kunnat undgå att finna en fara i att under nuvarande förhållanden omedelbart och utan förbehåll eftergiva förbudet mot överlåtelse av svenskt fartyg till utlänning. Av sjöfartsidkande nationer stå flera inför nödvändigheten att genom nyförvärv söka ersättning för tonnagesförluster under krigstiden, och av kommerskollegii utredning framgår, att av flera orsaker läget på världsfraktmarknaden, oaktat en på sina håll ökad tonnagetillgång, undandrager sig ett tillförlitligt bedömande för den närmaste framtiden. Det synes då icke vara uteslutet, att, i saknad av statskontroll, svenskt tonnage kan komma att övergå i utländsk ägo i sådan omfattning, att vår handelsflotta blir otillräcklig att, i den mån på densamma beror, tillgodose landets behov. I all synnerhet lärers varsamhet i detta avseende vara av nöden med hänsyn till den minskning, det svenska handelstonnaget under de senare åren undergått. Jag kan därför icke anse tillrådligt att staten för närvarande betages möjligheten att tillvarataga sitt intresse av det inhemska tonnagebeståndets upprätthållande. Då jag alltså tillstyrker fort-



satt tillämpning under ännu ett år av förbudet mot överlåtelse av fartyg till utlänning, ansluter jag mig till kommerskollegii förslag i fråga om förbudets omfattning. Såsom av kollegii utredning i ärendet torde framgå, kommer en icke oväsentlig lättnad att beredas sjöfartsnäringsgen genom att från förbudets tillämpning undantagas vissa mindre och medelstora fartyg. Då enligt förslaget dessa fartyg skola vara av viss högre ålder, kommer lagen sålunda i viss mån att befordra en utrangering av omodernt och mindre värdefullt tonnage.

Jag anser mig böra framhålla, att om förbudet mot överlåtelse av fartyg kommer att kvarstå i den av mig nu angivna omfattningen, det givetvis vid prövning av licensansökningar kommer att beredas rederinäringsgen all den lättnad, som är förenlig med denna lagstiftnings syfte. Med anledning av vad kommerskollegium i sitt yttrande den 26 januari 1921 anfört i fråga om åtgärder till undvikande av tidsutdräkt vid behandlingen av licensfrågor vill jag uttala, att bemyndigande lämpligen synes kunna lämnas kommerskollegium att avgöra dylika frågor utom beträffande sådana fall, vilka kollegium finner sig böra underställa Kungl. Maj:ts beprövande.

Mot det av kommerskollegium i dess senast avgivna yttrande biträdda förslaget att låta bestämmelserna om förbud mot upplåtelse av fartyg till utlänning under nyttjanderätt eller genom tidsbefraktning utgå ur lagen har jag icke funnit någon erinran.

I enlighet med den uppfattning jag nu uttalat har jag låtit inom justitiedepartementet upprätta förslag till erforderliga lagbestämmelser i angivet syfte. Då med hänsyn till dessa bestämmelsers innehåll ändringar påkallas såväl i den nuvarande lagens rubrik som i flera av dess paragrafer, har jag ansett lämpligt att en ny lag utfärdas i ämnet. I förslaget till denna nya lag hava från den gällande lagen oförändrade överförts samtliga bestämmelser, vilka hava avseende å överlåtelse av fartyg. Dock hava av skäl, som framgå av vad jag förut denna dag anfört i fråga om motsvarande bestämmelse i prisockerlagen, i 1 § utslutits orden »vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden». Ny är den bestämmelse i 1 §, vilken från lagens tillämpning undantager vissa fartyg. Beträffande sistnämnda bestämmelse torde böra anmärkas, att med »byggnadsår» avsetts att angiva det år, under vilket fartygs nybyggnad avslutats. Skillnaden mellan de båda lagtexterna består i övrigt endast däri, att de nuvarande bestäm-

melserna angående upplåtelse av fartyg under nyttjanderätt eller genom tidsbefraktning icke upptagits i förslaget.»

Föredraganden uppläste här efter förslag till *lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri*, av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar<sup>1</sup>; och hemställde föredraganden, att för det ändamål, § 87 regeringsformen omförmäler, lagrådets utlåtande över förslaget måtte genom utdrag av protokollet inhämtas.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen bifalla.

Ur protokollet:  
*Adil Wifvesson.*

---

<sup>1</sup> Denna bilaga, som är av lika lydelse med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd tisdagen den  
8 februari 1921.*

Närvarande:

Justitierådet BERGLÖF, Regeringsrådet ERNBERG, Justitieråden MOLIN, AP-  
PELBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitie-  
departementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 4  
februari 1921, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle  
för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upp-  
rättat förslag till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller  
andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller  
andel däri.

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet  
av ledamoten å justitiedepartementets lagavdelning, assessorn Axel Afzelius.  
*Lagrådet lämnade förslaget utan anmärkning.*

Ur protokollet:

*Erik Ölander.*

---

*Utdrag av protokollet över justitiedepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 10 februari 1921.*

Närvarande:

Statsministern friherre DE GEER, ministern för utrikes ärendena greve WRANGEL, statsråden ERICSSON, DAHLBERG, MURRAY, ELMQUIST, BERGQVIST, HAMMARSKJÖLD, EKEBERG, TAMM och HANSSON.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Ekeberg anmälde lagrådets den 8 februari 1921 avgivna utlåtande över det den 4 innevarande februari till lagrådet remitterade förslaget till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg eller andel däri, så ock mot förvärv av aktie i aktiebolag, som äger fartyg eller andel däri.

Föredraganden hemställde, att förslaget, som av lagrådet lämnats utan anmärkning, måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan täcktes Hans Maj:t Konungen förordna, att till riksdagen skulle avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*Gösta Stenlund.*