

## Nr 18.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 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 20 januari 1922.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen att antaga härvid fogade förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 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.**

*A. Åkerman.*

---

**Förslag**

till

**L A G**

angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 (nr 56) 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, att lagen den 28 februari 1921 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, vilken lag gäller till och med den 28 februari 1922, skall äga fortsatt tillämpning till och med den 28 februari 1923. Av Konungen jämlikt sagda lag givet förordnande 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 fortfara att gälla även efter den 28 februari 1923.

---

*Utdrag ur protokollet över justitiedepartementsärenden hållet inför  
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott  
fredagen den 13 januari 1922.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden LINDQVIST, THORSSON, OLSSON, SANDLER, NOTHIN, SVENSSON, HANSSON, ÅKERMAN, LINDERS, SCHLYTER, ÖRNE.

Efter gemensam beredning med chefen för handelsdepartementet anför chefen för justitiedepartementet, statsrådet Åkerman:

»Med februari månad detta år utgår giltighetstiden för lagen den 28 februari 1921 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. Då således fråga uppkommer, huruvida lagen bör erhålla förlängd giltighetstid, har jag från kommerskollegium infordrat yttrande i ämnet. Sådant yttrande har avgivits under den 26 november 1921 och är av följande lydelse:

»För bedömandet av förevarande fråga, har kollegium ansett sig böra likasom vid föregående liknande tillfällen verkställa utredning, bland annat, rörande storleken av det svenska tonnagebeståndet vid skilda tillfällen under och efter världskriget i förhållande dels till den svenska handelsflottans storlek vid tiden för världskrigets utbrott, dels ock till världshandelsflottornas totala tonnage vid vissa tidpunkter.

Den minskning respektive ökning, som de olika huvudlagen av fartyg inom den svenska handelsflottan undergått under tidsperioden juli 1914—november 1921, framgår av följande översikt, vilken anger tonnaget i bruttoton:

År	Ångfartyg:	Motorfartyg:	Segelfartyg:	Summa:
1 juli 1914	1,031,856	22,764	175,597	1,230,217
1 juli 1919	875,494	88,145	122,740	1,086,379
1 nov. 1920	945,001	122,727	115,251	1,182,979
1 nov. 1921	910,467	142,960	106,848	1,160,275

*Yttrande från  
kommerskol-  
legium.*

Den totala tonnageminskningen ur dräktighetssynpunkt utgjorde i jämförelse med år 1914 enligt förestående den 1 juli 1919, d. v. s. vid tiden för fredsslutet, ej mindre än 11.69 %, under det att minskningen den 1 november 1920 nedgätt till 3.8 % för att den 1 november 1921 hava något ökats och utgöra 5.69 %.

Tages hänsyn allenast till det maskindrivna tonnage, vars betydelse för sjöhandeln ju får anses ojämförligt större än det seglande tonnage, utgöra motsvarande procenttal för den 1 juli 1914 och den 1 november 1921 8 respektive 0.114 %. Det nuvarande maskindrivna svenska handelstonnaget har alltså numera uppnått i det närmaste samma storlek som omedelbart före krigsutbrottet.

För ett fullständigare bedömande av frågan torde det få anses nödvändigt att jämväl, så långt möjligt, vinna kännedom om den vidare utveckling, som svenska handelsflottan kan komma att undergå under en närmare framtid.

En kommande tonnageökning kan ske antingen genom nybyggnader inom landet eller genom förvärv av nya eller äldre fartyg från utlandet.

Beträffande inom landet, för svensk räkning, pågående fartygsnybyggnader, vilka komma att färdigbyggas och levereras före den 1 juli 1922, hava uppgifter inhämtats av 18 större svenska skeppsvarv och verkstäder, vilka uppgifter sammanställts i bilaga 1<sup>1</sup>. Av dessa uppgifter, vilka endast omfatta maskindrivna fartyg om 100 bruttoton och däröver, framgår, att det svenska fartygsbeståndet kommer att intill nyssnämnda tidpunkt genom inhemska nybyggnader ökas med inalles 13 fartyg om 53,150 bruttoton. I detta nya tonnage ingå emellertid 3 specialfartyg — 2 malmfartyg och 1 tankfartyg.

Vad åter beträffar tonnageökningen genom fartygsförvärv från utlandet under samma tid är det givetvis endast möjligt att uppskattningsvis angiva det samma. Med ledning av officiella statistiska uppgifter, avseende den närmast förflytna tiden, och under förutsättning, att det nuvarande allmänna läget å fraktmarknaden icke undergår väsentligare förändringar, torde kunna antagas, att ett maskindrivet tonnage till en storlek av sammanlagt omkring 50,000 bruttoton kommer att inköpas från utlandet under nu ifrågakvarande tidperiod eller intill den 1 juli 1922.

Det svenska maskindrivna fartygsbeståndet skulle alltså genom nybyggnader och förvärv från utrikes ort intill sistnämnda tidpunkt kunna antagas komma att, ifråga om fartyg om 100 bruttoton och däröver, ökas med omkring 100,000 bruttoton.

Från det på så sätt uppskattade tillskottet i maskindrivet tonnage måste emellertid frånräknas den tonnageavgång, som under samma tid kan komma att äga rum vare sig genom fartygsöverlåtelser till utlandet eller genom sjöolyckor, kondemnering, slopning m. m. Storleken av tonnageavgången av vare sig det ena eller det andra slaget kan emellertid givetvis endast tillnärmelsevis beräknas.

Med ledning av tillgängliga uppgifter rörande fartygsförsäljningar till utlandet under nu närmast förflytna tid samt med utgångspunkt från i stort sett oförändrade sjöfartsförhållanden och motsvarande politik från statsmakternas sida som den på sista tiden tillämpade torde det vara berättigat att uppskatta de antag-

<sup>1</sup> Här utesluten.

liga fartygsförsäljningarna till utlandet intill den 1 juli 1922 till i runt tal 85,000 bruttoton.

Beträffande vidare det tonnage, som kan komma att avföras genom förolyckande, slopning m. m., må erinras, att under det senaste år, ifråga om vilket normala förhållanden å sjöfartens område varit rådande, eller år 1913, denna avgång uppgick till omkring 21,840 bruttoton. För här ifrågavarande tidsperiod om cirka 8 månader torde därför den avsedda avgången kunna uppskattas till i runt tal 15,000 bruttoton.

Den totala avgången intill mitten av nästa år skulle alltså kunna likaledes beräknas till ungefär 100,000 bruttoton.

Sammanställas nu anförda sifferuppgifter, framgår, att det svenska maskindrivna handelstonnaget under den närmaste tiden eller till omkring mitten av år 1922 icke lär, för så vitt ej större förändringar skulle inträffa i det nuvarande sjöfartsläget, komma att undergå åtminstone någon större förminskning.

Vidkommande härefter den svenska handelsflottans storlek i förhållande till storleken av fartygsbeståndet hos de i världstonnaget ingående handelsflottorna, belyses detta förhållande av den i bilaga 2<sup>1</sup> gjorda sammanställningen av vissa ur engelska Lloyds statistik inhämtade uppgifter rörande världshandelstonnagets storlek vid krigsutbrottet och fredsslutet samt den 1 juli innevarande år, varjämte ock ökningen och minskningen i de större sjöfartsidkande ländernas handelstonnage vid sistnämnda tidpunkter i jämförelse med tonnagebeståndet vid krigsutbrottet i samma bilaga angivits.

Denna sammanställning, som likaledes endast upptager maskindrivna fartyg om 100 bruttoton och däröver, giver, bl. a., vid handen, att den svenska handelsflottan under tiden 1 juli 1914—1 juli 1921 ökats med 70,620 bruttoton, under det att Norges och Danmarks handelsflottor ökats med respektive 413,698 och 112,622 bruttoton. Världstonnaget i sin helhet återigen har under sistnämnda tid ökats med 13,442,448 bruttoton.

Av särskilt intresse i detta sammanhang är förhållandet mellan det svenska handelstonnagets och världshandelstonnagets storlek. För belysande härav lämnas nedanstående översikt, angivande storleken av nämnda fartygsbestånd den 1 juli 1907, 1914, 1919, 1920 och 1921:

	1 juli 1907	1 juli 1914	1 juli 1919	1 juli 1920	1 juli 1921
Världshandelsfl.	33,969,811	45,403,877	47,897,407	53,904,688	58,846,325
Svenska handelsfl.	686,517	1,015,364	916,627	996,423	1,085,984
%	2,021	2,236	1,913	1,843	1,845

Ökningen i världshandelstonnaget är emellertid, såsom känt, i hög grad att tillskriva den inom Amerikas Förenta Stater under krigets senare år utvecklade enorma fartygsproduktionen. I detta amerikanska tonnage ingå en betydande mängd fartyg, vilka sedermera måst uppläggas eller nedskrotas såsom sjöodugliga och vilka i dräktighet torde kunna uppskattas till i runt tal 1,200,000 bruttoton.

<sup>1</sup> Här utesluten.

Beräknas vidare med ledning av ovan angivna tonnagesiffror storleken såväl av världshandelsflottan som av den svenska handelsflottan, som den 1 juli i år skulle kunnat vara för handen, därest normala förhållanden varit rådande och världskriget icke ägt rum, kan den ovanstående översikten fullständigas sålunda:

Den 1:sta juli 1921.

	Med avdrag för 1.2 millioner amerikanskt tonnage	Beräknat tonnage under antagande av normala förhållanden
Världshandelsfl.	57,646,325	56,837,943
Svenska handelsfl.	1,085,984	1,344,211
%	1,884	2,365

Av de anförda procenttalen framgår sålunda, att den svenska handelsflottan i jämförelse med världshandelsflottan gått i viss mån tillbaka, men synes denna tillbakagång icke böra anses vara av allvarligare beskaffenhet utan mera att tillskriva tillfälliga omständigheter.

Förestående sifferuppgifter rörande tonnagebeståndet böra emellertid, på grund av sjöfartens internationella karaktär, bedömas med viss hänsyn till det allmänna läget å världsfrakt- och världsfartygsmarknaderna.

Det nuvarande läget å fraktmarknaden, vilket väl icke kommer att inom den närmaste framtiden undergå någon väsentligare förändring, torde bäst belysas genom grafiskt återgivande av storleken av fraktsatserna under senare tid i fråga om några för skeppsfarten mera betydande varuslag. I bilagor 3, 4 och 5<sup>1</sup> utvisas sålunda förändringen i fraktsatser under åren 1920 och 1921 beträffande stenkol (Cardiff—Rouen, Tyne—Genua och Ostengland—Sundsvall), trävaror (Sundsvall—Ostengland), pappersmassa (Mellanbotten—Ostengland) samt spannmål (La Plata—Göteborg) ävensom beträffande tidsbefraktning. De i varje föreliggande fall nedåtgående fraktkurvorna visa oförtydligt på en rådande riklig tonnage-tillgång, som först med ett framtida, väsentligt ökat varuutbyte kan komma att bereda lönande sysselsättning åt ytterligare fartygstonnage.

Enahanda är förhållandet å fartygsmarknaden. De på ålder, storlek, klass m. m. beroende fartygspriserna variera för det närvarande i så hög grad, att de olika prislägena knappast låta sig sammanföras och grafiskt framläggas. Vid sådant förhållande må här endast anföras några få ungefärliga prisuppgifter rörande fartyg om 2,000—3,000 d.w. ton.

1921	nybyggnader och nyklassade fartyg under 10 år	Äldre nyklassade fartyg intill 40 år
januari .....	275 kr. per d.w. ton	125 kr. per d.w. ton
april .....	245 » » » »	120 » » » »
juni .....	200 » » » »	110 » » » »
augusti .....	180 » » » »	110 » » » »
september .....	180 » » » »	80 » » » »
oktober .....	170 » » » »	60 » » » »
november .....	150 » » » »	50 » » » »

<sup>1</sup> Här uteslutna.

Den nuvarande allmänna depressionen inom näringslivet har vidare bl. a. inom flertalet sjöfartsidkande länder förorsakat uppläggnig av tonnage. Vad särskilt Sverige beträffar må anföras, att av det till Sveriges Redareförening anslutna tonnaget, som den 30 september 1921 uppgick till 758,787 bruttoton eller omkring 75 % av det totala maskindrivna svenska handelstonnaget, 137 fartyg om tillsammans 232,132 bruttoton voro upplagda. Förändringarna i antal och tontal upplagt, till Redareföreningen anslutet tonnage framgår närmare av bilaga 6.<sup>1</sup> Enligt en collegium senare tillhandakommen uppgift skulle uppläggnigen av fartyg under oktober månad hava visat tendens till någon ökning. Av det till Sveriges segelfartygsförening anslutna tonnaget voro den 30 september 1921, enligt verkställd utredning, 172 fartyg om sammanlagt 17.272 bruttoton upplagda.

Enligt officiell uppgift var i Danmark ett sammanlagt tonnage, anslutet till Dansk Dampskibs-rederiforening, om 143,405 bruttoton, motsvarande 80 fartyg, upplagt den 31 oktober 1921. I detta tonnage ingå endast fartyg om 100 bruttoton och däröver. I Norge har tidigare ett tonnage om cirka 1,000,000 bruttoton varit upplagt, men detta tontal uppgives hava numera nedgått till omkring 500,000 bruttoton.

I bilaga 7<sup>1</sup> är utvisad en jämförelse mellan det svenska maskindrivna tonnaget och Sveriges sammanlagda export och import i ton under åren 1913—1921. Under det att enligt bilagan tonnagekurvan visar en mera stigande tendens, utvisar den kurva, som avser den totala handelsomsättningen, en i stort sett nedgående riktning.

Belysande uppsatser rörande det nuvarande världstonnaget och fraktbehovet m. m. föreligga för övrigt i bilagda nummer 19 av publikationen Kommersiella meddelanden för innevarande år, sidan 1351 ff. och i bifogade nr 2 av de periodiska redogörelser rörande det allmänna ekonomiska och sociala läget, som jämlikt Kungl. Maj:ts föreskrift avgivas med biträde av särskilda sakkunniga, sid. 33 ff. och 35 ff.

Slutligen förtjänar här meddelas, att enligt collegium tillhandakomna uppgifter förbud mot försäljning av fartyg till utlandet är gällande, förutom i Sverige, jämväl i Norge och Tyskland, varjämte Frankrike, där exporten av fartyg en tid synes hava varit fri, helt nyligen återinfört förbud mot sådan export. Däremot förefinnes, enligt uppgift, icke försäljningsförbud av nu ifrågavarande slag vare sig i Finland, Danmark, Holland eller England.

Den nu ifrågavarande lagstiftningens tillkomst hade till syftemål att förebbygga, att den svenska handelsflottan genom försäljning till utlandet av fartyg eller andelar däri eller genom aktieöverlåtelser skulle förminskas i en med hänsyn till det allmännas intressen skadlig omfattning. De av krigsförhållandena framskapade utomordentligt höga marknadspriserna å fartyg inneburo å ena sidan trots de ytterst goda fraktkonjunkturerna en alltför stark frestelse för åtskilliga fartygsägare att genom fartygsförsäljning omedelbart förskaffa sig en stor och säker vinst. Å andra sidan framkallade de härav föranledda talrika fartygsförsäljningarna starka farhågor för att svenska handelsflottan skulle till skada för landet undergå alltför stark förminskning. Ur nationalekonomisk synpunkt an-

<sup>1</sup> Här utesluten.

sågs redan det förhållandet, att sjöfartsnäringen ginge tillbaka, i och för sig mindre lyckligt. Därigenom berövades många svenska sjömän möjlighet att under svensk flagga utöva sitt yrke och de nödgades i stället söka sin utkomst inom främmande flottor. Vidare skulle 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 ansågs även på annat sätt skadlig. En mycket stor del av de för vårt folk nödiga livsmedlen och av råvaror för vår industri måste importeras och då naturligen i huvudsak sjövägen. Å andra sidan hade ock vår export starkt behov av fartyg såsom transportmedel. Vikten och fördelen av att dessa uppgifter för sjöfarten i största möjliga utsträckning fullgjordes medels svenska fartyg låge i öppen dag. Då vår handelsflotta minskades, bleve den än mindre skickad för nämnda uppgifter.

Då det sedermera i fortsättningen gällde förevarande lagstiftnings fortbestånd, tillkom i skärpt form såsom skäl för dess bibehållande särskilt intresset för det allmänna att under en tid, då möjligheterna att omedelbart eller inom en snar framtid täcka den på grund av krigsförhållandena uppståndsna bristen på livsmedel, råvaror och andra förnödenhetsartiklar voro mycket kringskurna, med alla till buds stående medel trygga landets varutillförsel.

Redan vid ingången av innevarande år, då frågan om nu ifrågavarande lagstiftnings fortvaro senast var föremål för prövning, kunde emellertid konstateras att, även om det allmänna läget fortfarande präglades av osäkerhet, anledning icke, såvitt förhållandena för det dåvarande kunde överskådas, vidare föreläge 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 nämnda lagstiftningen, gjorde sig sålunda redan då gällande med mindre styrka än under föregående år. Orsaken till att statsmakterna detta oaktat, och trots att den svenska sjöfartsnäringen efter kristidens högkonjunktur inträtt i en nedgångsperiod, beslöto att bibehålla lagstiftningen i fråga ytterligare ett år var, bland annat, den omständigheten, att läget på världsfraktmarknaden, oaktat en på sina håll ökad tonnagetillgång, för den närmaste framtiden undandrog sig ett tillförlitligt bedömande. Det ansågs icke vara uteslutet, att, i saknad av statskontroll, svenskt tonnage kunde komma att övergå i utländskt ägo i sådan omfattning, att vår handelsflotta bleve otillräcklig att, i den mån på densamma berodde, tillgodose landets behov, och befanns på grund härav icke tillrädligt, att staten betoges möjligheten att tillvarata sitt intresse av det inhemska tonnagebeståndets upprätthållande.

Den allmänna ställning i sjöfartshänseende, som för närvarande föreligger, synes kollegium vara väsentligen jämförlig med förhållandena sådana de förelägo vid tidpunkten för riksdagens i början av innevarande år fattade beslut angående förevarande lagstiftnings bibehållande. Så tillvida kunna emellertid förhållandena, synes det kollegium, anses förändrade, att ställningen för svensk sjöfartsnäring och ej minst redarnes ekonomiska ställning sedan dess ytterligare avsevärt försämrats.

Av ovan anförda beräkningar rörande det för den närmaste framtiden förefintliga svenska tonnagebeståndet m. m. synes visserligen med visst fog kunna



dragas den slutsatsen, att omsorgen om bevarandet av vårt handelstonnage ur det allmännas synpunkt i stort sett knappast skulle kunna anses för närvarande med nödvändighet påkalla förlängd giltighet av nu ifrågavarande lagstiftning. Nämda beräkningar bygga emellertid på att de nuvarande förhållandena icke skola i någon mera väsentlig grad försämras. Det får likväl icke förbises, att förhållandena på sjöfartens område alltjämt karaktäriseras av en starkt framträdande obestämmdhet och ovaraktighet samt säkerligen kunna väntas så göra jämväl för åtskillig tid framåt. Den rådande depressionen synes kollegium sålunda lätteligen kunna, om den fortfar en längre tid, framkalla massförsäljningar till utlandet av fartygstonnage och även i övrigt tillskapa en hel del osunda företeelser på sjöfartens område, vilka måste anses för såväl landet som sjöfartsnäringen skadliga, eller ock ytterligare skärpa redan nu av kristid och depression förorsakade dylika företeelser. Betydande försäljningar till utlandet av fartyg tillhörande en och samma ägare hava redan ägt rum vid olika tillfällen under senaste tid. Utan tvivel kunna desamma till följd av kristidens svårigheter lätt taga en omfattning, som i alltför hög grad förminskar det svenska linje- och tramptonnaget.

På grund av vad sålunda anförts synes det kollegium tillrådigt, att vederbörande statsmyndigheter beredes tillfälle till ett reglerande ingripande, därest förhållandena skulle sådant påkalla, och att förevarande lag sålunda erhåller förlängd giltighetstid under ytterligare ett år. Emellertid finner sig kollegium med hänsyn till innebörden av den ovan förebragta utredningen ej böra, därest förhållandena vid den tidpunkt, då den nuvarande lagens giltighetstid utgår, icke undergått någon mera väsentlig förändring, påyrka att Kungl. Maj:t utnyttjar det i lagen Kungl. Maj:t lämnade bemyndigandet att förordna om sådant förbud mot överlåtelse, som lagen avser. Enligt kollegii åsikt betingar nämligen sjöfartsnäringens allmänna läge för närvarande den största möjliga varsamhet i fråga om att genom lagstiftning binda dess rörelsefrihet. Endast för den händelse förhållandena skulle sådant oundgängligen påkräva, synes kollegium ett effektivt ingripande från myndigheternas sida böra ifrågakomma.

Kollegium anser sig icke böra underlåta att, då kollegium alltså finner sig benäget tillstyrka förlängd giltighet för här ifrågavarande lag, fästa uppmärksamheten på att ett ingripande från statsmakternas sida, på sätt nämnda lag avser, i sjöfartsnäringens rörelsefrihet under nuvarande förhållanden lätteligen kan för enskilda större och mindre rederiföretag bliva ödesdigert. Givetvis hade å ena sidan lagens tillvaro jämväl under den tid, då höga fraktkonjunktioner och fartygspriser rådde, en viss deprimerande verkan, men hade å andra sidan sjöfartsnäringen då betydligt större möjligheter än nu att uthärda påfrestningar av varjehanda slag. Det måste anses ligga i sakens natur, att verkningarna av lagen under de förhållanden, som nu råda, bliva i avsevärt högre grad deprimerande och i längden, om förhållandena skulle ånyo nödvändiggöra att lagen genom en sträng tillämpning effektivt upprätthålles, leda till för den enskilde företagaren ofta ruinerande konsekvenser. Följden härav synes kollegium kunna bliva, att statsmakterna förr eller senare ställas inför nödvändigheten av att taga under övertvägande att i väsentligt större omfattning än hittills kunnat ske stödja sjö-

fartsnärigen, antingen genom jämförelsevis rikliga subventioner åt enskilda företag eller på annat sätt.

Under hänvisning till vad kollegium här ovan anført får kollegium alltså för sin del tillstyrka, att lagen den 28 februari 1921 angående 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, erhåller förlängd giltighetstid under högst ett år, men att tillämpning därav icke må ifrågakomma, förrän Kungl. Maj:t må finna sådant av förhållandena oundgängligen påkallat.»

Vid yttrandet äro fogade, utom de däri omförmälda bilagorna, till kommerskollegium ställda skrivelser från Sveriges redareförening samt Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening.

*Skrivelse från  
Sveriges redareförening.*

Sveriges redareförening åberopar, att föreningen i skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 december 1920 i anledning av fråga om förlängd giltighet av de vid nämnda tid gällande s. k. tonnagelagarna anført bl. a. följande:

»Under en tid, då tonnage all världen över ställes inför problemet att lägga upp eller fortsätta sina resor till frakter, vilka icke täcka omkostnaderna, synes det föreningen 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 kan visserligen mildra olägenheterna av lagstiftningen i fråga. Så länge principen upprätthålles, att näringen är bunden av statens ingripande, utövar densamma likväl alltid ett icke oväsentligt inflytande på näringsidkarnas företagsamhet samt deras håg och möjlighet att ikläda sig risker för framtiden.»

Då dessa skäl i stort sett ännu syntes äga tillämpning, hemställer föreningen, att den nu ifrågavarande lagen icke måtte erhålla förlängd giltighet.

*Skrivelse från  
Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening.*

Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening anför bl. a. att föreningen med största oro åsett, hurusom den svenska handelsflottan på senaste tiden undergått en betänkelig decimering genom överförande — temporärt eller definitivt — till främmande flagg av en betydande myckenhet värdefullt tonnage. Utan att vilja förorda ett upprätthållande i hela dess vidd av den under krigsåren gällande lagstiftning, som förhindrade varje försäljning till utlandet, även där sådan varit till fördel för landets sjöfart, hade föreningen önskat hemställa till kommerskollegium, att största verksamhet måtte iakttagas vid medgivandet av försäljning eller temporär överflyttning till annat land av nyare tonnage.

Under världskrigets fortgång sågo sig åtskilliga länder föranlåtna att genom lagstiftningsåtgärder söka förebygga det inhemska handelstonnagets överflyttande i utländsk ägo eller till bruk i utländska intressens tjänst. Ett statsmaktens ingripande till skydd mot tonnagebeståndets minskning blev också för vårt land en allmänt erkänd nödvändighet vid den tid, då folkförsörjningen började alltmer allvarligt äventyras genom de växande svårigheterna att tillgodose landets importbehov. Så tillkom 1916 års lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av svenskt fartyg eller andel däri samt mot tidsbefraktning av fartyg. Under det följande året förnyades förbudet, denna gång fullständigat med bestämmelser angående förvärv av aktie i fartygsägande aktiebolag samt angående upplåtelse av fartyg under nyttjanderätt. Därjämte utfärdades lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter. År 1918 utökades denna speciella tonnage-lagstiftning med lagen om förbud mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort. Dessa tre lagar, vilka varje gång erhållit giltighet för ett år i sänder, prolongerades under åren 1919 och 1920. Samtliga innefattade de bemyndigande för Kungl. Maj:t att utfärda de avsedda förbuden mot överlåtelse eller upplåtelse av tonnage samt mot viss fraktfart, med rätt för Kungl. Maj:t eller den därtill erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att medgiva dispens i särskilda fall.

Om behovet av fortsatt giltighet för ifrågavarande lagstiftning framträdde mot slutet av år 1920 meningsskiljaktighet i vissa avseenden. Från rederirörelsens målsmän gjordes gällande, att tiden vore inne för förbudens fullständiga upphävande. Kommerskollegium fann väl önskvärt att all den lättnad, som vore möjlig, bereddes sjöfartsnäringen under den nedgångsperiod, som inträtt efter den gångna kristidens högkonjunktur, men ansåg sig dock icke kunna tillstyrka en så vittgående åtgärd som att helt och hållet uppgiva statskontrollen över tonnaget under de osäkra förhållanden, som fortfarande rådde. Kollegiet föreslog därför, att förbudet mot överlåtelse av tonnage till utlandet skulle utsträckas att gälla under ännu ett år, dock med vissa ej oväsentliga inskränkningar, men att tonnagelagstiftningen i övrigt icke måtte prolongerats. Denna uppfattning vann godkännande av Kungl. Maj:t och riksdagen och ligger sålunda till grund för de bestämmelser, vilka för närvarande gälla i detta avseende.

Den lagstiftning, som kvarstår efter beslutet i frågan vid 1921 års riksdag, har alltså vid jämförelse med förut gällande bestämmelser ett avsevärt mera begränsat innehåll. De båda fraktfartslagarna hava upphört att gälla, och förbudet mot upplåtelse av fartyg till utlänning under nytt-

*Departements-  
chefen.*

janderätt eller genom tidsbefraktning är likaledes upphävt. Från överlåtelseförbudet äro undantagna vissa ganska betydande fartygsgrupper, i det att lagens bestämmelser icke äga tillämpning i fråga om fartyg, byggt av stål eller järn, vars bruttodräktighet understiger två tusen registerton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger tjugufem år, samt fartyg, byggt av trä eller järn och trä, vars bruttodräktighet understiger femhundra registerton och vars ålder, byggnadsåret oräknat, överstiger trettio år. Sistnämnda bestämmelse har tillkommit med anledning av anmärkningen, att överlåtelseförbudet i dess förut gällande omfattning utgjorde ett hinder för utvecklingen av vår handelsflotta därigenom, att avyttring av äldre tonnage ofta vore en förutsättning för den nödvändiga anskaffningen av nytt och modernt tonnage. Då från förbudets tillämpning undantagits vissa mindre och medelstora fartyg av högre ålder, har därmed avsetts att lagen skulle i viss mån befordra en utrangering av omodernt och mindre värdefullt tonnage.

Samtidigt med den nya lagen meddelades bemyndigande för kommerskollegium att behandla frågor om licens till överlåtelse av tonnage, därvid bestämdes, att kollegium skulle äga att besluta i dylika ärenden utom i de fall, då licens ansåges icke böra beviljas. I sådant fall skulle ärendet hänskjutas till Kungl. Maj:ts avgörande.

Då frågan om upprätthållande under ännu någon tid av bestämmelser, som inskränka den enskilda förfoganderätten över tonnaget, nu åter föreligger till prövning, synas de förhållanden, vilka inverka på frågans bedömande, icke sedan fjolåret hava undergått någon mera väsentlig förändring. Den framställning av läget, som lämnats av kommerskollegium, ger ett starkt intryck av att man här ännu icke har att räkna med kända faktorer och att fortfarande förhållandena på detta område bära prägeln av en allmän osäkerhet. I det hela kan jag i detta avseende hänvisa till vad av min företrädare i ämbetet anfördes till motivering av det nu gällande förbudet mot fartygsöverlåtelse till utlänning: »För min del har jag, 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. Af 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 utslutet, 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.»

Särskild vikt torde böra tilläggas vad kommerskollegium nu funnit sig böra uttala rörande en nära liggande fara för fartygsförsäljningar i stor skala till utlandet. Sammanställes härmed det faktum, att under senare tid dylika försäljningar ägt rum i avsevärd omfattning, synes mig uppenbart, att den nuvarande tidpunkten icke är lämplig för ett uppgivande av återstående möjligheter till statlig kontroll i detta avseende.

Då jag sålunda måste anse kommerskollegii förslag om lagens prolongation i och för sig väl motiverat av hänsyn till det närvarande lägets ovisshet, finner jag ännu mindre någon betänklighet mot att tillstyrka denna åtgärd, sedan jag tagit kännedom om den tillämpning, lagen under det gångna året erhållit. Enligt uppgifter, som jag låtit infordra, har kommerskollegium under tiden från den nu gällande lagens ikraftträdande den 1 mars 1921 beviljat licenser för försäljning till utlandet av 42 ångfartyg om tillhoppa 82,050.07 ton, 26 motorfartyg om tillhoppa 3,632.81 ton och 2 segelfartyg om tillhoppa 1,205 ton. Av Kungl. Maj:t hava under samma tid meddelats licenser för försäljning av 7 ångfartyg om tillhoppa 38,477.91 ton. I de Kungl. Maj:ts prövning underställda fallen har kollegium ansett bifall till licensansökning böra göras beroende av villkor om nyanskaffning av tonnage. Icke i något fall har licensansökning avslagits. Vid sådant förhållande lärers icke med fog kunna göras gällande, att det nuvarande försäljningsförbudet utövats på ett sätt, som varit ägnat att öka de av den ekonomiska depressionen framkallade svårigheterna för sjöfartsnäringen. Anmärkas må ock, att då Sveriges redareförening nu hemställer, att lagen icke måtte prolongeras, föreningen därvid blott hänför sig till de allmänna argument, vilka vid frågans behandling under fjolåret åberopades emot den förut gällande, i olika avseenden väsentligt mera omfattande lagstiftningen.

Om lagens giltighetstid nu utsträcker innebär detta, såsom av kommerskollegium erinrats, icke med nödvändighet, att försäljningsförbudet skall upprätthållas under hela den avsedda tiden, utan allenast, att Kungl. Maj:t erhåller fullmakt att härutinnan handla efter omständigheterna. Tydligen bör ett dylikt avgörande framgå av en noggrann prövning med hän-

syn till de skilda intressen, som därvid kräva beaktande. Om förbudet finnes böra kvarstå, torde, såsom under det senaste året skett, licensprövingen icke komma att göras strängare än som erfordras för säkerställande av landets oundgängliga tonnagebehov.

Då jag alltså, i anslutning till den sakkunniga myndighetens yttrande, funnit mig icke kunna underlåta att hemställa om prolongation för ett år av ifrågavarande lag, har jag låtit inom justitiedepartementet upprätta förslag till *lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 (nr 56) 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 uppläser härefter berörda förslag, av den lydelse, bilaga<sup>1</sup> till detta protokoll utvisar, och hemställer, att för det ändamål, § 87 regeringsformen omförmäler, lagrådets utlåtande över förslaget må genom utdrag av protokollet inhämtas.

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

Ur protokollet:

*Ivar Brynolf.*

---

<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  
17 januari 1922.*

Närvarande:

Justitierådet BERGLÖF, regeringsrådet ERNBERG, justitieråden MOLIN, APPELBERG.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokollet över justitiedepartementens ärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 13 januari 1922, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamål inhämtas över upprättat förslag till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 (nr 56) 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, hovrättsrådet 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  
fredagen den 20 januari 1922.*

Närvarande:

Statsministern och ministern för utrikes ärendena BRANTING, statsråden  
OLSSON, SANDLER, ÅKERMAN.

Chefen för justitiedepartementet statsrådet Åkerman anmäler lagrådets den 17 januari 1922 avgivna utlåtande över det den 13 i samma månad till lagrådet remitterade förslaget till lag angående fortsatt tillämpning av lagen den 28 februari 1921 (nr 56) 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 hemställer, 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 hemställen förordnar Hans Maj:t Konungen, att till riksdagen skall avlätas proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

*N. Cervin.*