

## Nr 2.

Ankom till riksdagens kansli den 14 mars 1933 kl. 11 f. m.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande, nr 2,  
i anledning av väckt motion angående åtgärder till för-  
hindrande av skenförsäljningar av svenska fartyg.*

I en inom andra kammaren väckt och till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 296, har herr *Lindberg* i Stockholm *m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om vidtagande av åtgärder, som förhindra skenförsäljningar av i motionen angiven art av svenska fartyg.

Beträffande motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

I motionen omnämnes, att Sveriges fartygsbefälsförening, Svenska maskinbefälsförbundet, Sveriges radiotelegrafistförening och Svenska sjöfolksförbundet i gemensam skrivelse till statsrådet och chefen för handelsdepartementet den 5 januari 1933 hemställt om vidtagandet av åtgärder till förhindrande av skenförsäljningar av svenska fartyg till utlandet. Över denna framställning har kommerskollegium, efter att i ärendet hava hört Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening och Stockholms rederiförening, den 27 februari 1933 avgivit anbefallt utlåtande. Kommerskollegium har samtidigt till utskottet, som i vederbörlig ordning begärt yttrande av kollegium över här ifrågavarande motion, översänt avskrift av sitt nyssnämnda utlåtande med därtill hörande bilagor och under åberopande av dessa handlingar hemställt, att motionen icke måtte till någon riksdagens åtgärd föranleda.

*Kommerskollegium* har i sitt utlåtande i frågan anfört i huvudsak följande:

Vid bedömandet av spörsmålet, huruvida de förhållanden, varom här vore fråga, vore av beskaffenhet att böra föranleda särskilt ingripande från statsmakternas sida, borde till en början beaktas, att sjöfarten i flertalet länder och även i Sverige sedan en längre tid befunne sig i ett krisläge av utan tvivel mycket allvarligt slag, som bland annat föranlett fartygsuppläggningar i avsevärd och efter hand ökad omfattning. Av hela det svenska fartygstonnaget om 300 tons bruttodräktighet och däröver, sådant detta förelåg vid 1931 års slut, vore vid utgången av sistlidne januari månad till antalet omkring 22 procent och till bruttodräktigheten mellan 17 och 18 procent upplagt.

De under år 1932 till utlandet försålda fartygen utgjorde enligt sjö-

fartsstatistiken 32 med en sammanlagd bruttodräktighet av 53.317 ton och en nettodräktighet av 39.971 ton, därav 25 ång- och motorfartyg om 50.282 tons bruttodräktighet och 37.329 tons nettodräktighet. De till utlandet försålda ång- och motorfartygen utgjorde till antalet ej fullt 2 och till bruttodräktighet ungefär 3 procent av hela det svenska ång- och motorfartygstonnaget om 20 nettoregister-ton och däröver. Härvid vore att märka, att det nämnda till utlandet försålda svenska tonnaget ju endast till en del, med största sannolikhet allra högst hälften, kunde misstänkas innefatta sådant slag av försäljningar, varom här närmast vore fråga. Det torde för övrigt förtjäna tillika uppmärksammas, att flertalet av de fartyg, vilkas försäljning det här rörde sig om, utgjordes av gammalt tonnage, 25 år och äldre.

Den av föreningarna påtalade företeelsen kunde självfallet ur svensk synpunkt icke anses tillfredsställande, lika litet som den torde kunna vara tillfredsställande ur det lands synpunkt, till vars flagga vederbörande fartyg under rådande förhållanden överfördes.

Veterligen hade tidigare de svenska statsmakterna allenast vid ett tillfälle funnit anledning till ingripande beträffande rätten för redare att fritt förfoga över sina fartyg, nämligen under världskriget. Fartygsförsäljningarna till utlandet tenderade emellertid då till att nå en högst avsevärd omfattning, och det gällde därvid närmast att förhindra, att dylika försäljningar, vilka betingade höga priser, ledde till en för landets varuförsörjning vådlig minskning av det svenska tonnagebeståndet. De förhållanden, som nu påtalats, vore åtminstone hittills av väsentligt ringare omfattning och av helt annan karaktär. De fartygsförsäljningar, varom nu vore fråga, vore sålunda överhuvud taget icke betydande och tedde sig än mindre framträdande ställda i relation till andra för arbetstillgången för sjöfolket betydelsefulla faktorer. Fartygsuppläggningarna hade nämligen nått en storleksordning, som ej minst med hänsyn till den långa tid, varunder de onormala förhållandena bestått, ingäve de allvarligaste betänkligheter ej blott såvitt anginge deras återverkningar på arbetstillgången inom sjömansyrket utan även beträffande sjöfartsnäringsens tillstånd i allmänhet och förmåga att i längden motstå krisens verkningar.

Det måste föreligga synnerligen kraftiga skäl för åtgärd av i den enskilda näringsverksamheten och rörelsefriheten så ingripande art som den av föreningarna föreslagna. Enligt kollegii åsikt föreläge för närvarande ingalunda sådana skäl. Och även om sådana omständigheter föreläge, att det kunde med hänsyn därtill ifrågasättas att införa restriktioner av åsyftad innebörd, måste tvivel inställa sig, huruvida det överhuvud taget skulle vara möjligt att rättvist och riktigt tillämpa eventuella bestämmelser i ämnet. Det måste sålunda bliva förbundet med betydande svårigheter att i praktiken på tillförlitligt sätt skilja mellan lojala och illojala försäljningar, och någon som helst anledning att förhindra de förra föreläge ju ej.

I betraktande av det faktiska läget syntes kollegium för övrigt någon förbättring i förhållandena knappast stå att vinna genom åtgärder i den riktning, som av föreningarna ifrågasatts, och detta även om det därmed avsedda syftet, nämligen att förhindra här avsedda fartygsförsäljningar, skulle i och för sig kunna i verkligheten realiseras. Ehuru kollegium ansåge det vara nödvändigt att med uppmärksamhet följa de förevarande

förhållandenas vidare utveckling och därvid även aktgiva på de av föreningarna påtalade företeelserna, måste collegium för sin del bestämt frånråda, att för närvarande vidtagas åtgärder i påyrkad riktning.

*Sveriges redareförening* har anfört, att den icke kunde finna den gjorda framställningen motiverad, så mycket mer som något praktiskt resultat av ett bifall icke skulle kunna ernås. De fartyg, som överfördes till annat lands flagg, skulle nämligen med största sannolikhet ligga överksamma, därest så icke skedde, enär de kostnader, varmed den svenska sjöfartsnäringen för närvarande hade att kalkylera, icke skulle möjliggöra en sysselsättning av desamma utan att åsamka rederierna större förluster än vid uppläggning. Någon förbättring av den nuvarande arbetslösheten bland sjöfolket bleve sålunda icke en följd av det ifrågasatta förbudet, utan skulle detta endast ytterligare försämra det betryckta läge, vari sjöfarten för närvarande befunde sig.

*Sveriges segelfartygsförening* har anfört, att det ej kunde tänkas, att arbetslösheten bland sjömän komme att minskas genom det föreslagna förbudet. Ej heller kunde det påvisas, att arbetslösheten ökats genom försäljningar till utlandet. De fartyg, som ej kunde hållas i sysselsättning, måste läggas upp och det funnes i Sverige tillräckligt med upplagt tonnage. Kunde ett eller flera rederier genom försäljning få avyttrat något eller några av sina fartyg i nuvarande tryckta tider, borde den vägen stå dem öppen. Den föreslagna anordningen skulle innebära, att varje svensk fartygsägare skulle vara nödsakad att ingiva särskild framställning och förklaring för att erhålla tillåtelse att försälja sin rättmätiga egendom. Det kunde även ifrågasättas, huruvida Kungl. Maj:t vid alla tillfällen kunde avgöra, om skenförsäljning eller verklig försäljning föreläge. Under alla förhållanden skulle anordningen medföra kostnader och på samma gång försvåra lojala affärer.

*Stockholms rederiförening* har bland annat anfört, att såvitt känt ingen nation tillämpade bestämmelser avsedda att förhindra »sken»-försäljningar av fartyg. Tvärtom hade dylika försäljningar i stor utsträckning förekommit och förekomme alltjämt mellan olika länder. På samma sätt som det ansåges fullt legalt, om en industri överflyttade sin tillverkning till utlandet, för att därigenom underlätta försäljningen av sina produkter, borde icke lämpligen vidtagas prohibitiva åtgärder för att förhindra sjöfartsnäringen att begagna sig av de tillfällen, som erbjödes för att kunna uppehålla verksamheten. I båda fallen avsåges att på bästa sätt utnyttja svenskt kapital, som icke kunde göras räntebärande inom landet, till fördel för företagarna och därmed även för landet. I båda fallen kunde icke undvikas att använda utländsk arbetskraft. Så länge omkostnaderna för bedrivandet av svensk sjöfartsnäring vore sådana, att stora delar av landets handelsflotta tvingades till sysslolöshet, kunde varken det allmänna eller de anställda hava någon olägenhet av att fartygen — vilka eljest finge ligga upplagda samtidigt som de droge kostnader för sitt underhåll — sattes i sådan fart, att åtminstone något utbyte kunde vinnas. Skulle sjöfartens utövande stängas genom lagar och förordningar av alla slag, torde det bliva omöjligt att intressera allmänheten att placera pengar i rederiföretag. Även ur statens egen synpunkt torde det för övrigt vara olämpligt att stävja sjöfartens möjligheter att minska sina

svårigheter, då därigenom staten skulle själv bidra till att sjöfartens skatteförmåga minskades. Föreningen ansåge alltså, att det skulle vara till stor skada för landets redan nu av depressionen hårt drabbade rederinäring, om de ifrågasatta åtgärderna skulle i någon som helst form komma till utförande, varför den gjorda framställningen bestämt avstyrktes.

*Utskottet.*    Utskottet håller för sin del i likhet med motionärerna före, att det ur flera synpunkter måste anses vara icke önskvärt, att svenska fartyg genom skenförsäljning överföras till annan nations flagga. Emellertid framgår av kommerskollegii yttrande i frågan, att någon mera betydande fartygsförsäljning av påtalad art hittills icke förekommit. Härtill kommer, att frågan om vidtagandet av åtgärder till förhindrande av dylika försäljningar genom den av sjöfolksorganisationerna gjorda framställningen i ämnet redan bragts under Kungl. Maj:ts prövning. Man torde kunna utgå ifrån att Kungl. Maj:t, särskilt med anledning härav, kommer att med uppmärksamhet följa utvecklingen på ifrågavarande område och, om sådant visar sig av förhållandena påkallat, vidtaga de åtgärder, som kunna befinnas erforderliga och lämpliga.

Under åberopande av det anförda får utskottet därför hemställa,

att förevarande motion icke måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 13 mars 1933.

På utskottets vägnar:

OLOF ANDERSSON.

Närvarande: herrar *Andersson* i Malmö, *Larsson* i Hede, *Lindberg* \* i Stockholm, *Wallén* \*, *Andersson* i Munkaljungby, *Nilsson* \* i Göteborg, *Ekman*, *Andersson* \* i Surahammar, *Jacobsson* och *Westerdahl* \*.

\* Ej närvarande vid justeringen.

---

## Reservation

av herrar *Lindberg* i Stockholm och *Nilsson* i Göteborg.

---