

Nr 99.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till skeppsklarerarförordning; given Stockholms slott den 1 februari 1934.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till skeppsklarerarförordning; och har Kungl. Maj:t för avsikt att, efter mottagande av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av samma förslag.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,
enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Fritjof Ekman.

Förslag
till
skeppsklarerarförordning.

Häri genom förordnas som följer.

1 §.

Med skeppsklarering förstås i denna förordning: ombesörjande av att de för fartygs visitation och inklarering erforderliga handlingar bliva till vederbörande myndighet ingivna; samt anskaffande av de för lasts intagande i fartyg och fartygs utklarering erforderliga handlingar ävensom de handlingar, som för fartygs resa och för inklarering å destinationsorten skola från avgångsorten medföras.

2 §.

1 mom. Skeppsklarering må, med de undantag, varom stadgas i 2 mom., ej ombesörjas av annan än den, som därtill erhållit tillstånd. Sådant tillstånd meddelas av kommerskollegium och må lämnas antingen för visst fall eller viss tid eller eljest i begränsad omfattning (*tillfälligt tillstånd*) eller ock utan dylik inskränkning (*auktorisation*).

Vid meddelande av tillstånd bestämmer kommerskollegium området för skeppsklarerarens verksamhet.

2 mom. Redare och tidsbefraktare äga rätt att inom tulldistrikt, där kontor av stadigvarande beskaffenhet av dem inrättats, själva eller genom hos dem fast anställda personer utföra klarering av egna eller av dem tidsbefraktade fartyg.

Utanför område, där auktoriserad skeppsklarerare utövar sin verksamhet, må skeppsklarering ombesörjas utan tillstånd.

3 §.

Innan auktorisation meddelas, skall kommerskollegium i ärendet inhämta yttrande från vederbörande handelskammare ävensom, i den mån så finnes erforderligt, från sammanslutningar av utövare av rederinäring och skeppsklareringsverksamhet.

Sådana yttranden böra även, där så utan olägenhet kan ske, inhämtas före meddelande av tillfälligt tillstånd.

4 §.

1. Envar enskild person äger erhålla auktorisation såsom skeppsklarerare, såframt han:

- a) är berättigad att här i riket idka handel;
- b) kan genom tjänstgöring såsom biträde hos auktoriserad skeppsklarerare eller annan verksamhet anses hava vunnit för yrket nödig erfarenhet; samt
- c) icke i övrigt enligt tillgängliga upplysningar finnes olämplig för yrket.

2. Handelsbolag äger erhålla auktorisation såsom skeppsklarerare, såframt:

- a) bolaget är berättigat att här i riket idka handel;
- b) minst en av de bolagsmän, vilka äga deltaga i bolagets förvaltning, äger sådan utbildning, som avses under b) i 1 mom.; samt
- c) bolaget icke i övrigt enligt tillgängliga upplysningar finnes olämpligt att utöva rörelse av ifrågavarande slag.

3. Aktiebolag äger erhålla auktorisation såsom skeppsklarerare, såframt:

- a) minst en av ledamöterna i bolagets styrelse äger sådan utbildning, som avses under b) i 1 mom.; samt
- b) bolaget icke i övrigt enligt tillgängliga upplysningar finnes olämpligt att utöva rörelse av ifrågavarande slag.

5 §.

Där den omedelbara ledningen av skeppsklarerarrörelsen icke omhändrhas av skeppsklareraren själv eller, då rörelsen utövas av bolag, av bolagsman eller styrelseledamot med utbildning, som i 4 § sägs, skall för rörelsen finnas en föreståndare, som äger sådan utbildning samt icke i övrigt enligt tillgängliga upplysningar är att anse såsom olämplig för sysslan. Föreståndare skall vara av kommerskollegium godkänd.

Avlider skeppsklarerare, äger kommerskollegium medgiva dödsboet att tillsvidare under en tid av högst ett år fortsätta den avlidnes rörelse, såframt för dennas omedelbara ledning anställs en föreståndare, som uppfyller de i första stycket angivna förutsättningarna.

6 §.

Auktorisation såsom skeppsklarerare vare förfallen, om

1) skeppsklareraren upphör att vara berättigad att här i riket idka handel; eller

2) såvitt angår handelsbolag eller aktiebolag, under b) i 2 mom. eller a) i 3 mom. av 4 § stadgad förutsättning icke längre är för handen; ägande dock kommerskollegium i ty fall lämna bolaget viss kort tid att ombesörja rättelse, såframt ansökan därom göres ofördröjligen efter det förhållandet yppats.

7 §.

Auktorisation såsom skeppsklarerare må av kommerskollegium, efter hörande, där så utan olägenhet kan ske, av vederbörande handelskammare samt i 3 § omförmälda sammanslutningar, återkallas, om skeppsklareraren genom överträdande av denna förordning eller uppenbart åsidosättande av uppdragsgivares intresse eller annorledes visat sig olämplig att utöva skeppsklarerarrörelse.

8 §.

Tillfälligt tillstånd att ombesörja skeppsklarering må ej beviljas annan än den, som är berättigad att här i riket idka handel. Dyligt tillstånd må när som helst av kommerskollegium återkallas.

9 §.

Finnes icke i fall, varom i 5 § sägs, behörig föreståndare, må kommerskollegium kunna, där det prövas nödigt, förbjuda skeppsklarerarrörelsens fortsättande, så länge förhållandet varar.

10 §.

Skeppsklarerare har att, när han därtill anlitas, såsom redarens ombud ombesörja fartygs klarering och vad därmed äger samband. Utöver vad i 1 § stadgas åligger honom att underrätta befälhavare om vad i avseende å fartyg, besättning, passagerare och last bör iakttagas enligt gällande författningar och de till efterrättelse för sjöfarande utfärdade tillkännagivanden; att tillse, att lots, där sådan erfordras, varder anskaffad och att för skeppsmätning, där sådan ifrågakommer, erforderliga handlingar ingivas; att besörja stadgade avgifters erläggande; att biträda med inkassering av frakt samt att i övrigt noggrant och redligt lämna redare och befälhavare råd och biträde.

Skeppsklareraren har därjämte att, i den mån det ej strider mot hans ställning såsom redarens ombud, tillhandagå varuägare med det biträde, som av omständigheterna kan föranledas.

11 §.

Auktoriserad skeppsklarerare åligger att inom det för honom bestämda området så ordna sin verksamhet, att redare och fartygsbefälhavare utan omgång kunna erhålla klareringsbiträde.

12 §.

Taxa för skeppsklareringsarvode fastställes av kommerskollegium.

13 §.

Så snart skeppsklarerare öppnat sin rörelse, skall han meddela kommerskollegium, var hans huvudkontor är beläget och av vem den omedelbara ledningen omhänderhaves. Sker sedermera ändring i sålunda uppgivet förhållande, skall detta ofördröjligen anmälas för kommerskollegium.

14 §.

Ombesörjer någon skeppsklarering utan att vara därtill berättigad eller överskrider någon honom meddelat tillstånd till skeppsklarering, straffes med dagsböter.

Lag samma vare, där den, som innehar tillstånd till skeppsklarering, fordrar högre ersättning än taxan medgiver eller gör sig skyldig till förseelse mot de i 5 och 13 §§ meddelade föreskrifterna.

Fortsätter någon under tid, då han är ställd under tilltal för förseelse, som i första stycket är nämnd, samma förseelse, skall han, när han därtill varder lagligen förvunnen, för varje gång stämning därför utfärdats och delgivits fällas till särskilt ansvar.

15 §.

Böter, som ådömas enligt denna förordning, tillfalla kronan. Saknas tillgång till böternas gäldande, skola de förvandlas enligt allmänna strafflagen.

Denna förordning träder i kraft den Genom denna förordning upphävas förnyade skeppsklarerarordningen den 9 juni 1893 (nr 52) och Kungl. Maj:ts brev samma dag angående tulltjänstemans befattning med klarering av fartyg.

Den, som vid denna förordnings ikraftträdande utövar verksamhet såsom skeppsklarerare, må under en tid av ett år från ikraftträdandet fortfara med dylik verksamhet.

Skeppsklarerare, som antagits enligt förnyade skeppsklarerarordningen den 9 juni 1893 eller dessförinnan gällande skeppsklarerarordning, skall, därest anmälan därom göres hos kommerskollegium senast tre månader efter denna förordnings ikraftträdande, anses såsom auktoriserad enligt förordningen.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t
Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 februari 1934.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, MÖLLER,
LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, anmäler fråga om revision av gällande bestämmelser angående skeppsklarerare samt anför:

Nu gällande bestämmelser rörande skeppsklarerare och deras verksamhet återfinnas i förnyade skeppsklarerarordningen den 9 juni 1893. Enligt denna förordning må i sjö- och stapelstäder skeppsklarerare antagas för att, när de varda därom anlitate, ombesörja fartygs klarering och vad därmed äger sammanhang, förmedla avtal om befraktningar, om försäljning av fartyg eller andelar däri, om byggande, reparation och utrustning av fartyg samt om sjöförsäkringar, ävensom biträda vid haveriuppgörelser. Efter prövning av föreliggande behov för staden av skeppsklarerare äger handels- och sjöfartsnämnd i sjö- eller stapelstad utfärda kungörelse därom samt efter prövning av ansökningshandlingarna antaga skeppsklarerare, varom anmälan skall göras till magistraten, som för den antagne utfärdar förordnande. Vid behov av vikarie för skeppsklarerare skall anmälan av skeppsklareraren göras hos handels- och sjöfartsnämnden, som efter prövning av den föreslagnes lämplighet hos magistraten gör framställning om utfärdande av förordnande att vid inträffande förfall för viss tid bestrida ordinarie skeppsklarerares göromål. Enahanda förfarande tillämpas, därest i andra fall ersättare för skeppsklarerare eller dennes vikarie erfordras. För att kunna antagas till skeppsklarerare måste sökanden vara svensk medborgare, råda över sig och sitt gods, hava gjort sig känd för redlighet samt anses äga noggrann kännedom om och förfarenhet i de till skeppsklareraryrket hörande göromålen. Skeppsklarerare skall med redlighet, nit och oväld fullgöra sina i förordningen närmare angivna åligganden samt icke uppenbara vad honom i hans befattning såsom hemligt anförtros. I särskilda av magistraten med dess sigill förseglade böcker, som vid skeppsklarerarens avgång från befattningen skola avlämnas till magistraten, skola avskrifter av avtal om sjöförsäkringar (slutsedlar), certepartier och kon-

trakt i övrigt införas. Enligt en i förordningen (§ 14) intagen taxa äger skeppsklarerare för sitt biträde vid klarering av fartyg, vid befraktning av fartyg, vid frakträkningars uppgörande och inkasserandet av frakter, vid försäljning av fartyg eller andelar däri samt vid besörjande av sjöförsäkring uppbära arvode enligt vissa närmare angivna grunder. För bestyr i övrigt, som utföras i samband med fartygs klarering, utgår ersättning enligt överenskommelse. I händelse av överträdelse av förordningens bestämmelser eller vid fel och förbrytelse i befattningen såsom skeppsklarerare straffas skeppsklarerare efter allmänt åtal såsom för brott av ämbetsman. Skeppsklarerare, som försattes i konkurs, blir skild från sin befattning, varvid förordnandet återkallas; återkallelse av förordnande kan dessutom beslutas av handels- och sjöfartsnämnden, då skeppsklarerare ej längre finnes motsvara honom lämnat förtroende.

I samband med utfärdandet av förordningen meddelades genom kungl. brev förbud för tulltjänsteman att å ort, där skeppsklarerare finnes, taga befattning med klarering av fartyg.

Den i förordningen intagna taxan har sedermera reviderats, första gången genom kungörelse den 13 december 1918, då viss förhöjning stadgades för år 1919. Från och med år 1921 hava därefter årligen utfärdats kungörelser angående provisorisk ändring av taxebestämmelserna, av seende förhöjning av skeppsklarerarnas arvoden. De sedan 1923 på enahanda sätt avfattade bestämmelserna i förevarande hänseende hava enligt kungörelse den 9 juni 1933 (nr 332) förlängts att gälla till och med utgången av juni månad 1934.

Något hinder att driva skeppsklarerarrörelse utan iakttagande av förordningens bestämmelser finnes emellertid icke. I följd härav utöva också det övervägande antalet skeppsklarerare sitt yrke utan att vara bundna av förordningens föreskrifter. Anledningen härtill torde framför allt vara att söka däri, att den i viss mån officiella ställning, som auktoriseringen enligt förordningen medför, icke ansetts kunna uppväga de förpliktelser, som föreskrivas i densamma.

Framställningar om ändring i skeppsklarerarordningen, frånsett ändringarna av taxebestämmelserna, hava gjorts vid flera tillfällen. År 1919 gjorde *Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening*, som samma år bildats för tillvaratagande av dessa yrkesutövares gemensamma intressen, hos Kungl. Maj:t framställning om revision av skeppsklarerarordningen. Sedan kommerskollegium anbefalits avgiva yttrande över framställningen, ingav föreningen till utveckling av sin framställning till kollegium ett förslag till ny skeppsklarerarförordning, som innebar bland annat, att annan än av handelskammare utsedd person icke finge taga befattning med skeppsklareringar. Över förslaget inhämtade kollegium yttranden från sjöfartssammanslutningar och samtliga handelskamrar, i riket, varvid det visade sig, att meningar-

na om förslaget voro synnerligen delade. Åtskilliga av de hörda korporationerna förordade, att förordningen underkastades revision, men hade allvarliga betänkligheter mot de principer, som kommo till uttryck i förslaget. Andra ställde sig avvisande mot förslaget som sådant och ansågo, att de olägenheter, som uppträtt inom skeppsklareraryrket, borde motarbetas på frivillighetens väg. Från redarehåll framfördes starka gensagor mot den föreslagna monopoliseringen av skeppsklareraryrket. I utlåtande den 22 mars 1921 framhöll kommerskollegium bland annat, att en revision förr eller senare av skeppsklarerarordningen i dess helhet på grund av bestämmelsernas föråldrade och otidsenliga karaktär otvivelaktigt vore önskvärd.

Sedan Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening den 14 oktober 1922 i framställning till Kungl. Maj:t ånyo framfört frågan om revision av skeppsklarerarordningen, blev denna framställning ävensom kommerskollegii utlåtande av år 1921 med tillhörande handlingar den 19 oktober 1922 överlämnad till en för revision av näringsfrihetslagstiftningen särskilt tillkallad sakkunnig. Uppdraget för berörda sakkunnige återkallades emellertid senare och åt kommerskollegium uppdrogs att fullfölja det påbörjade utredningsarbetet. Frågan om revision av skeppsklarerarordningen kom således att ånyo bliva föremål för övervägande av kollegium.

I ett den 24 oktober 1928 avgivet utlåtande angående riktlinjer för revision av näringsfrihetsförordningen uttalade sig kommerskollegium för att frågan om revision av skeppsklarerarordningen liksom vissa andra specialfrågor borde erhålla en fristående behandling och icke sammankopplas med arbetet på ny näringsfrihetsförordning, varjämte kollegium meddelade, att särskilda utlåtanden skulle i sinom tid av kollegium avgivas i specialfrågorna.

Den 9 mars 1929 riktade Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening en förnyad framställning till Kungl. Maj:t om revision av skeppsklarerarordningen. Framställningen, som åtföljdes av ett förslag till ny skeppsklarerarförordning, remitterades till kommerskollegium för avgivande av utlåtande.

Kommerskollegium tillkallade på våren 1929 tre sakkunniga, advokaten Sune Wetter, verkställande direktören i aktiebolaget Broströms linjeagentur kapten Birger Zander och skeppsmäklaren Gustaf Lindegren, att biträda kollegium vid frågans utredning. De sakkunniga avgåvo den 25 januari 1930 ett av utkast till ny skeppsklarerarförordning åtföljt yttrande i ämnet.

I yttrandet upptogo *de sakkunniga* till en början frågan, huruvida statens mellankomst vid ordnandet av hithörande förhållanden över huvud taget kunde anses vara i fortsättningen motiverat, och berörde efter att hava lämnat en kortfattad redogörelse för innehållet i nu gällande

skeppsklarerarordning inledningsvis densamma praktiska betydelse för närvarande. De sakkunniga anförde härom följande:

Under det att skeppsklarerarordningens bestämmelser normerade auktoriserad skeppsklarerares verksamhet, gällde för den icke auktoriserade, som utförde samma slags arbete, inga motsvarande eller andra särskilda regler, utan vore denne allenast underkastad allmän lag och författning.

Det låge nära tillhands antaga, att den auktoriserade skeppsklareraren, emot att han frivilligt underkastade sig de i skeppsklarerarordningen intagna särskilda bestämmelser, erhöle ställning såsom i något avseende privilegierad. Så vore dock ej fallet, utan hade den icke auktoriserade skeppsklareraren alldeles samma möjligheter som den auktoriserade att driva sitt näringsfång, ehuru obunden av skeppsklarerarordningen.

Förklaringen till nyss angivna förhållande torde vara rent historisk. Före näringsfrihetens genombrott i medio av 1800-talet var skeppsklarering förbehållen de auktoriserade klarerarna såsom en deras monopolrätt. I skeppsklarerarordningen 1861 hade föreskriften om ensamrätt borttagits. Emellertid hade man icke samtidigt ändrat den principiella innebörden av tidigare förefintliga bestämmelser om skeppsklarerares skyldigheter, vilka sålunda kommo att i huvudsak kvarstå utan att dem ursprungligen motsvarande privilegium fortbestod.

Vid det förhållandet, att en auktorisering enligt gällande skeppsklarerarordning medförde vissa särskilda förpliktelser utan några däremot svarande förmåner, torde det endast vara naturligt, att utvecklingen blivit den, att skeppsklarerarna regelmässigt icke begärt auktorisering utan därförutan bedrivit sin verksamhet. I själva verket vore för närvarande endast ett fåtal skeppsklarerare antagna såsom sådana enligt skeppsklarerarordningens bestämmelser, under det att det stora flertalet och bland dem många av landets ledande i branschen verksamma personer föredragit att icke låta auktorisera sig. Skeppsklarerarordningens bristande överensstämmelse med utvecklingen i det praktiska livet be-lystes ytterligare därav, att enligt uppgift ingen av de auktoriserade skeppsklarerarna ansett sig kunna genomföra en så betungande bokföringsskyldighet, som författningen föreskrev, utan, helt naturligt, måst ordna sin arkivering av upprättade slutsedlar, certepartier och andra kontrakt på ett efter nutida förhållanden bättre anpassat sätt.

De sakkunniga framhöllo vidare, att skeppsklarerarordningen allenast i ett avseende — men ett i sin mån viktigt sådant — syntes alltjämt hava betydelse, nämligen såsom i viss utsträckning taxereglerande. I detta avseende anförde de sakkunniga huvudsakligen:

Bestämmelserna om arvode vid befraktning, vid försäljning av fartyg samt vid besörjandet av sjöförsäkring tillämpades knappast längre i praktiken. Vad anginge stadgandena om arvode vid klarering av fartyg vore att märka, att de reviderade taxebestämmelserna icke vore tillämpliga å fartyg i reguljär linjetrafik utan uttryckligen hänvisade frågan om klareringsarvode för dylika fartyg till överenskommelse i det särskilda fallet. Under det att avtal om högre klareringsarvode än det i taxan bestämda — de sakkunniga utginge från att andra skeppsklarerare än de auktoriserade skulle vara berättigade träffa dylikt avtal — i varje fall icke för närvarande torde förekomma i omfattning av någon

betydelse, vore det långt ifrån ovanligt, att överenskommelse träffades om lägre klareringsarvode än enligt taxan utgående. Givet vore att ett frångående av taxan i denna sistnämnda riktning stode jämväl auktoriserade skeppsklarerare öppet. I vilken utsträckning taxan under konkurrensens tryck kommit att av skeppsklarerarna själva frångås vore vanskligt att utreda, bland annat emedan förhållandena i detta avseende torde gestalta sig väsentligen olika i skilda delar av landet. Så mycket torde emellertid kunna sägas, att svenska rederier ävensom med svenska förhållanden närmare förtrogna utländska rederier å många platser i landet mestadels torde betinga sig och utan svårighet erhöles klarering utförd billigare än enligt skeppsklarerarordningens taxa. Det oaktat fyllde denna sistnämnda alltjämt den icke oviktiga funktionen att i praktiken normera klareringsarvodets maximum och därigenom utgöra ett skydd mot uppskörtning i de fall, där särskild överenskommelse om arvodet ej träffats.

De sakkunniga sammanfattade den sålunda lämnade redogörelsen på så sätt, att, då skeppsklarerarverksamheten i landet rent faktiskt kommit att utveckla sig väsentligen vid sidan av skeppsklarerarordningen, densamma finge anses vara antikverad, varför det icke vore tvivel underkastat, att författningsbestämmelserna i fråga tarvade en revision.

I frågan om och i vad mån en sådan revision borde inriktas på nyreglering genom särskild författning eller på ett upphävande av skeppsklarerarordningens föreskrifter och hänvisande av dithörande förhållanden till att regleras allenast av allmänna rättsregler anförde de sakkunniga därefter bland annat följande:

Vid försök att uppdraga riktlinjerna för en reform av gällande författnings bestämmelser rörande skeppsklarerare uppkomme först och främst frågan om gränserna för det verksamhetsområde, som lämpligen kunde anses bära ifrågakomma till speciell reglering i detta sammanhang. Skeppsklarerarordningen i dess nuvarande form upptog såsom skeppsklarerares uppgift att — förutom ombesörjande av fartygs klarening och vad därmed ägde sammanhang — förmedla avtal om befraktningar, om försäljning av fartyg eller andelar däri, om byggande, reparation och utrustning av fartyg samt om sjöförsäkringar, ävensom biträda vid haveriuppgörelser. I anslutning härtill innehölle skeppsklarerarordningen, såsom i det föregående omnämnts, taxebestämmelser, avseende ej blott utförande av klarering utan även förmedling av befraktning, fartygsförsäljning och sjöförsäkring. Dessa sistnämnda uppgifter vore emellertid arter av ren mäklarverksamhet och hade föga gemensamt med klareringsverksamheten såsom sådan. De sakkunniga ville för den skull utan vidare förorda, att skeppsklarerarordningens bestämmelser i vad de hänförde sig till mäklari upphävdes, utan att ersättas av några nya stadganden och att en närmare prövning av ändamålsenligheten av nya föreskrifter motsvarande de i skeppsklarerarordningen innehållna i varje fall inskränktes till att avse skeppsklarering i egentlig mening.

I detta sammanhang syntes det vara nödvändigt att söka precisera, vad som vore det för skeppsklareringen till skillnad från mäklariet principiellt utmärkande. De sakkunniga hade trott sig finna det för verksamheten såsom skeppsklarerare i inskränkt mening karakteristiska däruti,

att klareraren principiellt vore redarens ombud. Detta hindrade givetvis ej, att klareraren ginge jämväl lastägare eller annan tillhanda, så långt dessa andras intressen läte sig förenas med redarens, och att han med smidighet sökte sammanjämka eventuella differenser, men vid fall av konflikt torde han vara berättigad och skyldig att handla såsom redarens förtroendeman.

Vid övervägande av skälen för och emot en rättslig specialreglering av verksamhet, som rymdes inom begreppet skeppsklarering i angivna bemärkelse, låge det onekligen nära till hands att stanna för såsom naturligt, att denna verksamhet i likhet med olika slags affärsverksamhet av närstående art borde lämnas öppen att under fri konkurrens utövas av vem som helst i enlighet med vanliga privaträttsliga regler. Frånsett skeppsklarerarordningens ännu kvarstående betydelse i taxereglerande hänseende skulle en sådan anordning stå i god överensstämmelse med förhållandena sådana dessa vid sidan av lagstiftningen utvecklats och för närvarande faktiskt gestaltade sig.

Redan i det föregående hade framhållits, att nu gällande förordning alltjämt fyllde en viss funktion och en praktiskt viktig sådan, nämligen i taxeväsende. Enligt de sakkunnigas mening kunde det icke vara tvivel underkastat, att en taxereglerande faktor på ifrågavarande område vore principiellt av behovet påkallad. Funnes icke en sådan faktor, måste man räkna med en betänklig ojämnhet i fråga om klarererarvodenas storlek. Antagas kunde nämligen i så fall, att å ett flertal orter sins emellan olikartade lokala taxor komme att utbildas och att dessa genom sammanslutningar av klarerare på åtminstone vissa mindre platser skulle drivas oskäligt i höjden. På andra håll skulle sannolikt ingen taxa alls utformas utan klarerarna debitera efter fritt skön. Att ett sådant osäkerhetstillstånd på ifrågavarande område skulle medföra betydande olägenheter torde ligga i öppen dag. De sakkunniga förutsatte, att icke ens flertalet svenska redare, långt mindre då de utländska, skulle känna sig tillfredsställda med ett dylikt ovisshetstillstånd på ett område, där man sedan gammalt varit van vid den relativa ordning, som nu gällande förordning erbjöde, och det torde icke kunna undgås, att ett eventuellt kaos i fråga om klareringsarvodena skulle i därav berörda kretsar i utlandet upptagas mindre väl.

De sakkunniga ansåge sig under förhållandena icke kunna tillråda, att den taxa för klareringsarvodena, som återfunnes i gällande författning, upphävdes utan att ersättas av en ny. Å andra sidan syntes taxereglerande bestämmelser av ifrågavarande art icke lämpligen kunna meddelas utan att inpassas i en författning av mera vittgående innebörd. Man torde nämligen icke rättvisligen kunna pålägga utövarna av ett visst, i övrigt fullt fritt yrke skyldighet att beräkna ersättning för sin yrkesverksamhet inom ramen av en viss taxa. En sådan skyldighet torde icke böra äläggas annat än i samband med mera utförliga bestämmelser om den berörde yrkesutövarens skyldigheter och — rättigheter i allmänhet.

De hittillsvarande fördelar beträffande skeppsklarerarvodenas beräkning, som gällande författning erbjöde, läte sig sålunda enligt de sakkunnigas mening icke bibehållas utan en därmed sammanhängande, mera vittgående reglering av skeppsklareringsverksamheten såsom sådan.

Frånsett fördelen av att hava en taxa och svarigheten att ernå detta önskemål utan en mera vidsträckt rättsreglering av därmed sammanhängande förhållanden borde även tagas i beaktande vissa andra om-

ständigheter, som manade till betänksamhet emot att lämna skeppsklaringsverksamheten helt obunden av varje specialreglering.

Helt naturligt vore den grundväsentliga fordran, som borde ställas på en god skeppsklarerare liksom på varje annan yrkesman, att han skulle vara kunnig och erfaren inom sitt fack. Därvid vore det visserligen så, att mycket av vad som hörde till en skeppsklarerares göromål vore av skäligen enkel beskaffenhet och utan större svårighet låte sig utföras av envar, som förvärvat blott mekanisk kännedom om sådana göromåls regelmässiga gång. Men vid sidan av detta mera enkla och maskinmässiga sysslände uppkomme i ifrågavarande verksamhet understundom situationer, som utom speciell branschkunskap krävde ett moget omdöme i allmänhet. Kravet på att skeppsklareraren skulle vara vuxen sin uppgift att i dylika situationer vederbörligen tillvarataga sin huvudman redarens rätt accentuerades av att härvid icke sällan å ena sidan fordrades ett snabbt handlande och å andra sidan betydande ekonomiska värden kunde stå på spel.

Som en annan väsentlig förutsättning för bedrivande på tillfredsställande sätt av skeppsklarering måste uppställas en tillräcklig grad av självständighet. Inom klarerarens arbetsområde yppades icke sällan möjlighet till konflikt mellan redaren och andra intressenter i fartygsresan, och det vore nödvändigt, att han vid sådan konflikt skulle med erforderlig styrka kunna hävda redarens rätt gent emot obehörigt intrång.

De sakkunniga hade sökt utreda, hur det ställde sig med deras kvalifikationer i ovan antydda avseenden, som ombesörjde klarering i landet, och därvid från skilda håll erfarit, hurusom det gaves åtskilliga exempel på att yrkets utövare icke fyllde måttet av sådan kunnighet, omdöme eller självständighet, som i fall av komplikation eller konflikt erfordrades för behörigt tillvaratagande av redarens rätt. Såsom skeppsklarerare vore nämligen, vid sidan av välkvalificerade fackmän, verksamma ett antal personer, vilka antingen på grund av uppenbart beroende ställning i förhållande till intressen motsatta redarens eller bristande kvalifikationer i övrigt icke vore skickade att fylla ett dylikt värv.

Nu kunde det visserligen tyckas, att det borde överlämnas till redaren själv, vars intressen det närmast gällde, att öva tillsyn över att han finge en klarerare, som fyllde skäligen anspråk på duglighet i yrket. Men härvid mötte onekligen vissa svårigheter. Såsom ovan i samband med taxeförhållandena påpekats, vore det icke alltid lätt ens för den svenske redaren att hålla sig förtrogen med de lokala förhållandena på samtliga de platser i landet, hans fartyg kunde behöva anlöpa, och man kunde i varje fall icke förutsätta, att utländska redare skulle äga någon närmare dylik kännedom. Härtill komme det bekanta förhållandet, att redaren ofta genom fraktavtalet nödgades på förhand binda sig att anlita viss, för honom okänd eller kanske rent av mindre välkänd klarerare, som utsetts av befraktaren och icke sällan stode i beroende ställning i förhållande till intressen motsatta redarens. Särskilt vid befraktningar av vissa varuslag, som t. ex. kol och props, hade bruket att »adressera» fartyg till av befraktaren bestämd klarerare tagit en sådan omfattning, att redaren av konkurrensen lätt tvingades in på detsamma, ehuru väl medveten om därmed förbundna risker. Följden hade emellertid blivit, att redaren understundom funne sig påtvingad en klarerare, som vore så långt ifrån redarens förtroendeman, att han tvärtom fungerade såsom ett avlastarens eller mottagarens osjälvständiga verktyg, och som ibland, direkt eller indirekt, till och med låte denne sin verkliga huvudman komma i åt-

njutande av viss del av den ersättning, han av redaren uppbure för sitt klareringsarbete. Att detta sistnämnda under sådana förhållanden icke alltid kunde beräknas bliva utfört till redarens bästa läge i öppen dag.

Från skeppsklarerarrhåll framhölles nu, efter vad det ville synas icke utan fog, att ovan angivna missförhållanden möjliggjort för mer eller mindre inkompetenta eller osjälvständiga »outsiders» att vinna ett allt större insteg i yrket, utan fördel för redarna men givetvis på den fackkunniga och oberoende klarerarkårens bekostnad. Inom denna kår hade man sökt skapa sammanhållning för att vidmakthålla yrkeskultur, bland annat genom föreningen »Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening», omfattande skeppsklarerarrfirmor till ett antal av för närvarande cirka nittio av de omkring tvåhundra näringsutövare, vilka enligt tillgängliga uppslagsböcker bedreve klareringsverksamhet. Emellertid hade man, enligt vad det upplysts, fått en bestämd känsla av att detta under trycket av rådande förhållanden blivit allt svårare för att icke säga omöjligt, och utvecklingen sades för närvarande gå snabbare i upplösande än sammanhållande riktning. Inom kåren ansåges det vidare, att en ändring till det bättre vore omöjlig genomföra med mindre man lagstiftningsvägen erhöle ett stöd i sin strävan att komma till rätta med situationen, sådan densamma faktiskt föreläge.

De sakkunniga hade haft under ingående överläggning, om icke såväl taxefrågan som frågan om undanröjande av på området förefintliga missförhållanden lämpligen i allt fall kunde hänvisas till att lösas genom överenskommelse mellan enskilda yrkesorganisationer, ity att en på enskild väg ernådd reglering kunde antagas att smidigare och effektivare än statlig sådan verka i önskad riktning. Emellertid hade från skeppsklarerarrhåll uttalats den bestämda uppfattningen, att den härför erforderliga sammanslutningen skeppsklarerarna emellan under nu rådande förhållanden vore omöjlig att åstadkomma. Då denna mening med stark övertygelse torde omfattas av det ojämförligt största antalet ledande skeppsklarerare i landet, hade de sakkunniga — ehuru motvilligt — avstått från tanken på att hänvisa till frivillig överenskommelse mellan yrkessammanslutningar såsom medel att lösa föreliggande svårigheter.

De sakkunniga förklarade sig på nu angivna skäl hava stannat för den meningen, att en statlig reglering av skeppsklarerarrverksamheten vore — åtminstone för närvarande — ändamålsenlig såväl för upprätthållande av skälig taxa till reglering av klareringsarvoden som ock för sanerande av vissa företeelser inom skeppsklareraryrket.

I fråga om konstruerandet av författningsbestämmelser för reglering av ifrågavarande förhållanden avvisade de sakkunniga tanken på tillskapande av ett monopol för en trängre krets personer att utöva klareringsverksamhet. I stället föreslogo de sakkunniga införandet av ett auktoriseringssystem, utan begränsning av auktorisationernas antal såsom sådant, i förening med ensamrätt i skälig omfattning för auktoriserade skeppsklarerare att utöva klareringsverksamhet. Därigenom skulle önskvärd garanti för dessa yrkesutövares kompetens och självständighet kunna ernås, utan att samtidigt berättigade krav på möjlighet till fri konkurrens i yrket trädde för nära.

Sedan kommerskollegium häröver hört samtliga handelskamrar i riket, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Sveriges segelfartygsförening samt Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, har kommerskollegium den 20 november 1930 avgivit utlåtande i ämnet.

I de till kommerskollegium inkomna yttrandena över de sakkunnigas förslag tillstyrktes i allmänhet en närmare reglering av hithörande förhållanden.

Sålunda ansåg *Sveriges allmänna sjöfartsförening*, att en reglering med det snaraste på det förevarande området framstode såsom i hög grad önskvärd och att de sakkunnigas förslag i väsentliga hänseenden innebure beaktansvärda uppslag. *Sveriges redareförening* uttalade, att det inom föreningen uttryckts farhågor för att binda en viss näringsgren genom auktorisation på sätt som föreslagits. Föreningen ville icke motsätta sig en — med hänsyn till den då pågående utredningen av näringslagstiftningen — provisorisk lagstiftning å området med giltighet exempelvis under fem år. *Stockholms rederiförening* och *Sveriges segelfartygsförening* förklarade sig finna en statlig reglering av skeppsklarerars verksamheten böra äga rum och anslöto sig i princip till det föreslagna systemet, varvid den senare föreningen emellertid ifrågasatte om icke en blivande förordning med dess karaktär av försökslagstiftning borde erhålla en begränsad giltighet, exempelvis för tre år. *Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening* förklarade sig dela de sakkunnigas uppfattning, att någon lösning av nuvarande olägenheter icke stode att vinna genom ett enbart upphävande av gällande förordning. Det vore icke att förvänta, att sådana överenskommelser mellan enskilda intresserade yrkesorganisationer kunde träffas, som rådde bot på härskande missförhållanden. Föreningen finge därför för sin del tillstyrka, att det uppgjorda utkastet lades till grund för den statliga reglering av skeppsklarerars verksamheten, som tarvades för ett i alla avseenden sunt bedrivande av denna näring. *Samtliga handelskamrar* med undantag för *handelskammaren i Gävle* förklarade sig i princip icke hava något emot de sakkunnigas förslag. *Smålands och Blekinge handelskammare* framhöll därvid, att det särskilt för de utländska redarna och befälhavarna måste vara av största intresse, att det här funnes en särskild och särskilt förpliktad skeppsklarerarkår med specialutbildning och specialkompetens. *Skånes handelskammare* erinrade om att handelskammaren tidigare uttalat sig för en reglering av förhållandena inom förevarande område på frivillighetens väg. Då frågan emellertid icke syntes kunna lösas på så sätt, talade enligt handelskammarens åsikt starka skäl för uppställande av särskilda regler för utövandet av klarerars verksamhet. *Handelskammaren i Gävle* hyste en i principfrågan avvikande mening. Enligt denna handelskammares åsikt skulle ett återupptagande av den numera praktiskt taget ur bruk komna auktorisationen med därav följande myndighetskontroll innebära en tillbakagång till ett system, som icke borde utan nödtvång tillämpas. Yrkesutövningen främjades bäst genom fri konkurrens; avarterna ankomme det på yrkesutövarna själva att genom sina sammanslutningar motarbeta. Den omständigheten, att skeppsklarerarna i stor utsträckning tjänade som mellanhänder mellan svenska och utländska företagare, vore givetvis ägnad att understryka vikten av att

hithörande uppgifter ombesörjdes pålitligt och redbart. En auktorisation i och för sig kunde enligt handelskammarens mening icke skapa garanti mot sådana missbruk, som hittillsvarande system icke förmått stävja. Möjligheten att få till stånd en överenskommelse mellan de av frågan intresserade organisationerna utan statsingripande syntes icke vara utesluten.

I sitt utlåtande har *kommerskollegium* för egen del inledningsvis framhållit, att det vore påtagligt, att ett sådant specialområde som skeppsklarerungsverksamheten lämpligast borde behandlas fristående från andra till näringsfrihetslagstiftningen hörande spörsmål.

Kollegium har därefter erinrat om att kollegium redan 1921 funnit skeppsklarerarordningens bestämmelser i åtskilliga punkter vara så föråldrade eller otidsenliga, att en omredigering vore av nöden. Kollegium har därvid i huvudsak anfört:

Av den nu verkställda utredningen syntes kollegium framgå, att förordningens betydelse i stort sett inskränkts till att vara i viss mån taxereglerande. Det allmänna borde alltjämt, såsom de sakkunniga påpekat, i någon form medverka till att de arvoden, som utginge för tjänster inom området för klarering av fartyg, bleve i viss utsträckning reglerade. Det syntes vid sådant förhållande ligga nära till hands, att det allmänna genom särskilda föreskrifter sökte se till, att de, som skulle åtnjuta arvoden enligt sålunda fastställda grunder, också erbjöde dem, av vilka de anlidades, vissa garantier för ett tillfredsställande utförande av de uppdrag, varom vore fråga. I sådant hänseende kunde nu gällande bestämmelser icke anses uppfylla skäligen fordringar, varför de borde utbytas mot reviderade föreskrifter. Å andra sidan borde skyldigheten att tillämpa en dylik taxa förbindas med mera utförliga bestämmelser om den därav berörda yrkesutövarns icke blott skyldigheter utan även rättigheter i allmänhet.

Kollegium har vidare, i likhet med de sakkunniga, framhållit, att vad nuvarande bestämmelser innehölle om sådan förmedlingsverksamhet rörande fartyg och fraktfart, som icke vore att hänföra till klarering av fartyg, borde utgå ur en blivande författning och att för denna näringsverksamhet endast borde gälla föreskrifter, som kunde komma att fastställas för mäklari i allmänhet.

Beträffande regleringen av skeppsklarerarverksamhet i egentlig mening har kollegium anfört:

De funktioner, som åvilade en skeppsklarerare i inskränkt bemärkelse, omfattade i stor utsträckning göromål, i vilkas strikta fullgörande det allmänna och vederbörande myndigheter direkt hade ett starkt intresse. Det låge i sakens natur, att det måste för det allmänna vara av vikt, att den person, som skulle förmedla kontakten mellan fartygets intressenter och vederbörande myndigheter, vore väl inne i de författningar, vilkas tillämpning vid nu ifrågavarande tillfällen bleve aktuell. Därigenom minskades antalet misstag samt sparades såväl tid som pengar, varjämte slitningar undvekes, som eljest skulle vara ofrånkomliga. Skeppsklarerarens funktioner i nu omfördälda hänseenden hade blivit betydelsefullare i samma mån som hithörande förhållanden genom det ekonomiska livets utveckling blivit i viss omfattning allt mera komplicerade. Till en viss grad syntes

klararerens betydelse komma att bliva mera framträdande, därest föreliggande förslag om allmänna fartygsavgifters debitering efter lossat och lastat gods skulle komma att realiseras, enär klareringsförfarandet med tillämpning därav med säkerhet komme att ställa än större anspråk på klararerens-förmedlarens kännedom om faktiska förhållanden och raskhet.

Ett ganska starkt skäl för att genom författningsbestämmelser söka skapa vissa garantier för skeppsklarerarens vederhäftighet och kompetens låge vidare i den omständigheten, att den utrikes sjöfarten på Sverige i så hög grad som vore fallet, nämligen till omkring hälften, bestredes av utländska fartyg. Befälhavarna och redarna för dessa fartyg vore givetvis i särskilt stor utsträckning hänvisade till att i de hamnar, som av fartygen anlöpdes, anlita främmande biträde för ordnandet av åtskilliga med dylikt anlöpande förbundna förhållanden. Det vore därvid av stor vikt, att de personer, som stode till förfogande, vore i alla avseenden pålitliga, enär brister därutinnan, om de förekomme ofta, sannolikt snart skulle återverka på uppfattningen om landets kommersiella tillstånd i allmänhet. Våra utländska relationer kunde i viss utsträckning lida avbräck, något som givetvis borde med till buds stående medel förhindras.

Kollegium har i detta sammanhang åberopat innehållet i en till collegium inkommen skrivelse av den 3 oktober 1930 från The Baltic and International Maritime Conference, däri konferensen påpekat de olägenheter, som vidlåde klareringsförhållandena i nordsvenska hamnar. I denna skrivelse hade konferensen anfört bland annat:

Det kunde icke vara bra om klareringsförhållandena i nordsvenska hamnar trycktes ned på en lägre nivå än i andra hamnar. Mäklaren vore ju i själva verket redarens viktigaste för att icke säga enda stöd, när det gällde tillvaratagandet av fartygets intressen i en främmande hamn, med vars lokala förhållanden varken redare eller befälhavare kunde väntas vara fullt förtrogna. Det vore funktioner med detta syfte, för vilka mäklaren erhöle sin ersättning av redaren. Det borde vara uppenbart vilket resultat som vore att vänta, då mäklaren antingen icke hade erforderlig kännedom om förhållandena eller nödig erfarenhet eller ock hade en sådan ställning, att han vore beroende av den part, befraktaren resp. mottagaren eller avlastaren, mot vilken redarens intressen i första hand skulle bevakas. Det vore att hoppas, att collegium skulle finna möjlighet att vid behandlingen av frågan om revision av skeppsklarerarordningen taga hänsyn till de utländska redarnas berättigade intressen.

I anslutning därtill har collegium framhållit följande:

Det borde kunna förväntas, att skeppsklarerarkären själv, redare och fartygsbefälhavare, som hade det största intresset av att å detta område rådde ordnade förhållanden, skulle vidtaga erforderliga saneringsåtgärder för att komma till rätta med förhållandena. Den verkställda utredningen hade emellertid visat, att rättelse i missförhållandena icke syntes stå att vinna på denna väg. Den sammanslutning på området, som föreläge i Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening, hade under sin hittillsvarande tillvaro, något över tio år, påtagligen gjort allvarliga ansträngningar för att åstadkomma ur olika synpunkter tillfredsställande förhållanden inom kären, dock utan att i önskvärd utsträckning lyckas i sina strävanden. För collegium hade sålunda även från skeppsklarerarkärens sida påpekats, hurusom särskilt i Norrland förhållandena utvecklats i sådan riktning, att särskilda åtgärder vore påkallade. Ett stort antal yngre

personer, vilka uppenbarligen saknade såväl den erforderliga erfarenheten som även den ekonomiska vederhäftigheten, uppgåves hava där på senare tid, i brist på annan sysselsättning, börjat ägna sig åt klareringsverksamhet och vad därmed ägde samband. Sveriges redareförening hade i skrivelse till kollegium av den 16 september 1930 såsom särskilt anmärkningsvärt påtalat det förhållandet, att domänstyrelsen numera själv genom sina jägmästare läte klarera de fartyg, som bortfraktade från statens egendomar härstammande varor, och hade i övrigt, under hemställan om beaktande av de däri framförda synpunkterna, hänvisat till ett skrivelsen bilagt brev, däri bland annat berördes olägenheter av det av de sakkunniga anmärkta bruket att »adressera» fartyg till *av befraktaren bestämd* klarerare.

Då vad de sakkunniga anført därom, att en skeppsklarerare vid klarering av fartyg, närmast vore att anse såsom redarens ombud och hade att, i fall av konflikt, handla såsom dennes förtroendeman, syntes kollegium giva uttryck för en riktig grundsyn på det förevarande spörsmålet, torde det få anses uppenbart, att sistnämnda förhållanden icke vore tillfredsställande utan krävde rättelse.

Under hänvisning till att ett förbättrat tillstånd inom skeppsklareringsområdet tydligen icke hade utsikter att komma till stånd utan det allmännas ingripande och att vissa betydelsefulla offentliga intressen direkt motiverade särskilda åtgärder i nu förevarande fall, har kollegium ansett sig böra förorda, att författningsbestämmelser meddelas i syfte att åvägbringa en närmare reglering av hithörande förhållanden. I anslutning härtill har kollegium vid sitt utlåtande fogat ett i huvudsaklig överensstämmelse med de sakkunnigas utkast utarbetat förslag till ny skeppsklarerarförordning.

Över kommerskollegii utlåtande och förslag hava *statskontoret* den 10 januari 1931 och *generaltullstyrelsen* den 23 januari 1931 avgivit infortrade utlåtanden, statskontoret dock endast beträffande vissa ifrågasatta avgifter vid auktorisation av skeppsklarerare.

Generaltullstyrelsen har ifrågasatt, om icke med lagstiftning å nu förevarande område borde anstå, till dess frågan om revision av näringsfrihetslagstiftningen i dess helhet bleve aktuell. Styrelsen har emellertid funnit flera av de synpunkter och grundsatser, som kommit till uttryck i förslaget, förtjänta av beaktande och erkännande.

Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening har i skrifter till Kungl. Maj:t den 12 januari 1931 och den 19 januari 1932 ytterligare framhållit behovet av reglerande föreskrifter rörande ifrågavarande förhållanden och därvid särskilt påpekat de menliga följderna av det allt mera tillämpade s. k. adresseringssystemet, enligt vilket fartygsbefälhavare ofta förpliktades anlita i klareringsbestyr fullkomligt obevandrade personer. Speciellt med hänsyn till de intressen, utländska redare hade i denna sak, vore önskvärt att kommerskollegii förslag snarast möjligt komme till genomförande.

Med skrivelse den 24 mars 1932 har *kommerskollegium* därefter överlämnat en till kollegium inkommen skrift, däri *The Baltic and International*

Maritime Conference ånyo fäst uppmärksamheten på de enligt konferensens åsikt oeffterrättliga förhållanden, som i klareringshänseende vore rådande i nordsvenska hamnar, samt understrukt önskvärdheten av att förhållandena å detta område reglerades i en för sjöfarten förmånlig riktning.

Slutligen må nämnas, att kommerskollegium i sitt utlåtande den 20 november 1930 lämnat en redogörelse för av kollegium införskaffade uppgifter från England, Frankrike, Nederländerna, Norge och Tyskland rörande frågan i vad mån i den ena eller andra formen genom statens försorg ävägabragts någon mera speciell reglering av de förhållanden, som äga samband med skeppsmäklariet. Av denna redogörelse framgår, att något statligt ingripande på detta område icke förekommer i England, Nederländerna eller Tyskland, under det att i Frankrike sedan gammalt finnas reglerande bestämmelser i ämnet. Vad Norge beträffar synas vissa bestämmelser finnas, vilka emellertid äro föråldrade och utan praktisk betydelse.

I Danmark har genom »næringsloven» den 28 april 1931 införts ett auktoriseringssystem för skeppsmäklare, enligt vilket handelsministeriet efter hörande av lokala organisationer meddelar auktorisation för skeppsmäklare ävensom fastställer närmare regler för verksamhetens utövande.

Enligt den ännu gällande skeppsklarerarordningen av år 1893 må i vissa städer skeppsklarerare auktoriseras för att tillhandagå vid fartygs klaring och i samband därmed stående förhållanden. I författningen meddelas åtskilliga föreskrifter angående sålunda auktoriserade skeppsklarerares verksamhet. Då emellertid intet hinder finnes att utan auktorisation utöva dylik verksamhet, hava, med några få undantag, skeppsklarerarna funnit lämpligast att icke söka sådan auktorisation utan utöva sin verksamhet vid sidan om författningens föreskrifter. Dessa föreskrifter anses numera, i den mån de icke alldeles kommit ur bruk, vara föråldrade. Dock torde vissa av dem, nämligen de som avse skeppsklarerares arvoden, fortfarande hava betydelse såsom i viss mån normerande även för icke auktoriserade skeppsklarerares arvoden.

Med hänsyn till den utveckling, som förhållandena å ifrågavarande område sålunda tagit, synas mig starka skäl tala för att frågan om en revision av gällande bestämmelser härutinnan upptages till prövning. Härvid bör i första hand undersökas, huruvida anledning finnes för staten att i en eller annan form ingripa reglerande å hithörande förhållanden eller om icke skeppsklarerarnas yrkesutövning liksom annan liknande verksamhet bör helt hänvisas att normeras av allmänna rättsregler.

Skeppsklarerarens uppgift är att såsom ombud för redaren ombesörja de angelägenheter av olika slag, som äro förknippade med ett fartygs in- eller utklarering i vederbörande hamn. Bland skeppsklarerarens göromål ingå helt naturligt åtskilliga, vilka äro av ganska enkel natur och kunna utföras

av envar, som erhållit kännedom om sådana göromåls regelmässiga skötande. Men bortsett härifrån är klareringsarbetet i allmänhet av den art att för dess utövande krävas särskilda förutsättningar, såsom förtrogenhet med de författningar och föreskrifter, såväl i hemlandet som i utlandet, vilka kunna bliva tillämpliga i förekommande fall, omdömesförmåga och självständighet att vid uppkommande konflikter hävda huvudmannens intressen. För redaren, som merendels nödgas i olika hamnar överlämna klareringen av sina fartyg och därmed sammanhängande uppgifter till för honom obekanta personer, är det givetvis av stor betydelse att hava tillgång till en pålitlig och väl förfaren skeppsklarerarkår, till vilken han med tillförsikt kan vända sig. I alldeles särskild grad gäller detta beträffande det stora antal utländska fartyg, som besöker svenska hamnar.

I en skeppsklarerares åligganden anses ingå, bland annat, att ombesörja ingivande till vederbörande myndigheter av föreskrivna fartygshandlingar, och han har jämväl att tillse, att påbjudna umgälder av olika slag bliva ordentligt erlagda. Den omständigheten att skeppsklareraren sålunda intager en ställning såsom i viss mån mellanhand mellan det allmänna och myndigheter, å ena sidan, samt redare och fartygsbefälhavare, å andra sidan, synes mig jämväl starkt tala för önskvärdheten av att en kvalificerad skeppsklarerarkår upprätthålles.

Från olika håll har nu påpekats, att förhållandena å ifrågavarande område icke äro sådana, de borde vara, utan att åtskilliga missförhållanden föreligga. Vid sidan av väl kvalificerade skeppsklarerare uppträda ofta personer, som åtaga sig klarering utan att fylla de anspråk, man bör ställa å en skeppsklarerare. I flera sådana fall synas redare och det allmänna hava åsamkats både extra besvär och ekonomiska förluster. Genom ett ökat bruk av adresseringssystemet, särskilt vid befraktningar av vissa varuslag, hava redarna under trycket av en hård konkurrens i allt större omfattning tvingats att såsom klarerare godkänna av befraktare eller lastemottagare utsedda personer, vilka ofta företräda intressen stridande mot redarnas.

I första hand borde man kunna förvänta, att en rättelse i de sålunda förekommande missförhållandena skulle åstadkommas genom åtgärder av dem, som närmast äro intresserade därav, redare, fartygsbefälhavare och skeppsklarerare. Av utredningen synes emellertid framgå, att strävanden i sådan riktning visserligen företagits, men att dessa icke varit tillfyllest. Från den förefintliga sammanslutningen av skeppsklarerare har därför framhållits såsom nödvändigt, att staten medverkar i dess arbete att få bort missförhållandena. Med något enstaka undantag hava också samtliga i ärendet hörda myndigheter och organisationer anslutit sig till tanken på utfärdande av reglerande föreskrifter.

För egen del anser jag övertygande skäl hava förebragts för att staten i någon form meddelar föreskrifter för utövning av skeppsklareringsverksamheten. Det har föreslagits, att statens ingripande skulle begränsas till

bestämmande av taxa för skeppsklarerarnas arvoden. Med visst fog anses en del av missförhållandena hava uppkommit genom den frihet, som för närvarande råder i detta avseende. Emellertid är jag ense med de av kommerskollegium tillkallade sakkunniga, att det icke vore lämpligt att meddela bestämmelser rörande en arvodestaxa utan att i övrigt reglera den verksamhet, vari denna taxa skulle tillämpas. Ej heller synas mig skäl föreligga att åt en lagstiftning i ämnet giva provisorisk karaktär.

Den reglering av hithörande förhållanden, som jag således förordar, lärer, på sätt av de sakkunniga framhållits, böra omfatta endast egentlig skeppsklareringsverksamhet men ej sådant, som rätteligen räknas såsom ren mäklarverksamhet, t. ex. förmedling av avtal om befraktningar, om försäljning av fartyg och om sjöförsäkringar m. m. Regleringen torde böra genomföras sålunda, att skeppsklarering med undantag för vissa fall icke skall få ombesörjas av annan än den, som därtill erhållit särskilt tillstånd. Tillstånd skall antingen meddelas i form av auktorisation av skeppsklarerare eller också givas för visst fall eller eljest i begränsad omfattning. Då avsikten icke är att skapa monopol för ett mindre antal personer att utöva klareraryrket, torde någon begränsning av antalet skeppsklarerare icke böra ifrågakomma. Envar, som styrker sig äga vissa närmare angivna kvalifikationer, skall således kunna erhålla auktorisation som skeppsklarerare. I avseende å kvalifikationerna torde böra fordras, att vederbörande är berättigad att idka handel i riket, att han genom tjänstgöring såsom biträde hos auktoriserad skeppsklarerare eller annan verksamhet anses hava vunnit för yrket nödig erfarenhet samt att han icke i övrigt enligt tillgängliga upplysningar finnes olämplig för yrket. Jämväl handelsbolag och aktiebolag böra kunna erhålla tillstånd. Beslutanderätten i auktorisationsärenden synes lämpligen i enlighet med de sakkunnigas och kommerskollegii förslag böra uppdragas åt kommerskollegium. De sakkunniga och kollegium hava emellertid tänkt sig inrättandet av en rådgivande nämnd, förslagsvis kallad skeppsklarerarnämnden, som skulle följa förhållandena rörande skeppsklarering i allmänhet och taga därav föranlett initiativ ävensom bereda vissa skeppsklarerungsverksamheten rörande frågor. Nämnden skulle bestå av — förutom opartisk ordförande — en representant för rederinäringen och en för klareraryrket. Detta förslag finner jag mig icke böra biträda, då dess huvudsakliga syfte torde kunna tillgodoses genom ett stadgande att kollegium före avgörandet av hithörande frågor skall höra vederbörande handelskamrar och representanter för i saken intresserade organisationer. Kommerskollegium bör, då skäl därtill förefinnas, kunna återkalla ett meddelat tillstånd. Taxa för skeppsklareringsarvode torde böra fastställas av kommerskollegium. För obehörigt ombesörjande av skeppsklarering eller överskridande av meddelat tillstånd ävensom för andra förseelser mot de givna föreskrifterna bör stadgas ansvarsföljd. Slutligen böra vissa ordningsföreskrifter samt övergångsbestämmelser meddelas.

I enlighet med vad jag sålunda uttalat och i huvudsaklig överensstämmelse med det av kommerskollegium avgivna förslaget till författning i ämnet har inom handelsdepartementet upprättats förslag till skeppsklarerarförordning. Då detta förslag i viss mån innebär en inskränkning i den näringsfrihet, som för närvarande är gällande å ifrågavarande område, har det synts riktigast, att riksdagen erhåller tillfälle att yttra sig över förslaget. Sedan riksdagens yttrande inkommit, torde Kungl. Maj:t hava att företaga förslaget till slutlig prövning.

Föredraganden uppläser härefter förenämnda inom handelsdepartementet utarbetade förslag till *skeppsklarerarförordning* samt hemställer, att Kungl. Maj:t måtte besluta inhämta riksdagens yttrande över samma förslag, med förklarande därvid, att Kungl. Maj:t har för avsikt att, efter mottagandet av riksdagens svar, företaga den slutliga prövningen av förslaget.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Maj:t Konungen bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

Einar Engelstedt.