

Nr 255.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg; given Stockholms slott den 30 april 1936.

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg.

GUSTAF.

Fritjof Ekman.

Förslag

till

Lag

angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Utländskt fartyg, som är tjugu år eller äldre eller icke innehar högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt, må ej, vare sig i sin helhet eller till viss andel, genom köp eller byte förvärvas under sådana förhållanden att fartyget till följd av förvärvet blir att anse såsom svenskt.

2 §.

Det i 1 § stadgade förbudet skall icke äga tillämpning å fartyg, vars brutto-dräktighet icke uppgår till etthundra registerton, eller å fartyg, som icke är avsett att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande, ej heller å pråmfartyg eller fartyg, som är avsett att avriggas till pråmfartyg.

3 §.

Slutes i strid mot bestämmelserna i denna lag avtal om förvärv av utländskt fartyg eller andel i sådant fartyg, vare avtalet ogillt.

4 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger där särskilda omständigheter därtill föranleda meddela undantag från det i denna lag stadgade förbudet.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1936.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet d Stockholms slott den 9 april 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, VENNERSTRÖM, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, anför efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet:

Tidigare i dag har Kungl. Maj:t beslutit genom proposition föreslå riksdagen vissa åtgärder till stöd för den svenska sjöfartsnäringen. De sålunda föreslagna åtgärderna grunda sig huvudsakligen på en av kommerskollegium med biträde av tillkallade sakkunniga verkställd utredning, varav resultaten framlagts i ett av kollegium avgivet, den 15 februari 1936 dagtecknat betänkande.

I detta betänkande har kollegium såsom en komplettering av nyssnämnda stödåtgärder föreslagit införande av förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg m. m.

Kommerskollegium har — efter att hava erinrat att av en av kollegium verkställd statistisk-ekonomisk utredning rörande den svenska sjöfartsnäringen framgått, att trampsjöfarten i särskilt hög grad drabbats av sjöfartskrisens svårigheter — i nu ifrågavarande ämne anført bland annat följande:

Med anlitande av vissa i samband med den statistisk-ekonomiska utredningen rörande den svenska sjöfartsnäringen inhämtade uppgifter hade kommerskollegium låtit verkställa en specialundersökning i syfte att utröna, i vad mån fartygens ålder inverkat på rörelseresultatet. Denna undersökning hade med hänsyn till önskvärdheten att bygga densamma på ett så homogent material som möjligt inskränkts till att omfatta allenast ångfartyg, sysselsatta i trampfart i östersjö- och norrsjöfart.

I fråga om resultaten av nämnda undersökning finge kollegium hänvisa till följande sammanställning:

Utgiftsfördelning och rörelseresultat år 1933 för 220 trampfartyg i Östersjö- och Nordsjöfart med fördelning efter tonnageets ålder.

U t g i f t e r	F a r t y g t i l l h ö r a n d e å l d e r s g r u p p							
	1) 0—9 år		2) 10—19 år		3) 20—29 år		4) 30 år—	
	Kronor	%	Kronor	%	Kronor	%	Kronor	%
Besättningshyror	924,233	15.3	2,538,002	15.5	948,677	16.5	2,676,447	15.9
Kost	197,322	3.3	639,031	3.9	217,825	3.8	610,924	3.6
Kol, olja och smörjmedel	717,449	11.9	1,656,890	10.1	642,895	11.2	1,807,082	10.7
Skeppsumgälder	1,161,206	19.2	3,001,565	18.3	979,198	17.1	2,862,490	17.0
Lastnings- och lossningskostnader	1,785,811	29.6	4,959,109	30.8	1,698,939	29.6	5,495,573	32.7
Reparation och underhåll	220,447	3.6	765,791	4.7	386,999	6.7	884,136	5.3
Assuranspremier	508,691	8.4	1,078,043	6.6	369,237	6.4	1,113,447	6.6
Räntor	82,182	1.4	331,935	2.0	74,075	1.3	282,299	1.7
Övriga kostnader	440,300	7.3	1,420,254	8.6	423,396	7.4	1,078,632	6.5
Summa utgifter	6,037,641	100.0	16,390,620	100.0	5,741,241	100.0	16,811,060	100.0
Summa inkomster	6,832,021		16,577,536		5,624,217		16,768,085	
	K r o n o r		K r o n o r		K r o n o r		K r o n o r	
Driftsöverskott	794,380+794,852		186,916+547,235		— + 90,137		— + 391,863	
Driftsunderskott	— — 472		— — 360,319		117,024—207,161		42,975 — 434,838	
Avskrivning, 5 % å bokföringsvärdet	430,860		1,017,588		259,478		739,330	
Avskrivning, 6 % å bokföringsvärdet	517,032		1,221,105		311,373		887,196	
Vinst (+) eller förlust (—) med 5 % avskrivning	+363,520		— 830,672		—376,502		—782,305	
» 6 » »	+277,348		—1,034,189		—428,397		—930,171	

Antal fartyg med driftvinst resp. förlust

Vinst Förlust

21	1	1) 22 fartyg om 32,044 bruttoton och 8,617,206 kronor bokföringsvärde eller 269 kronor per bruttoton.
40	31	2) 71 fartyg om 96,593 bruttoton och 20,351,742 kronor bokföringsvärde eller 211 kronor per bruttoton.
18	17	3) 35 fartyg om 44,499 bruttoton och 5,189,553 kronor bokföringsvärde eller 117 kronor per bruttoton.
39	53	4) 92 fartyg om 140,571 bruttoton och 14,786,595 kronor bokföringsvärde eller 105 kronor per bruttoton.

I den mån specificerade uppgifter föreläggat, hade en uppdelning av materialet verkställt på följande åldersgrupper:

1) 0—9 år,	byggnadsår 1924—1933
2) 10—19 år,	» 1914—1923
3) 20—29 år,	» 1904—1913
4) 30— år,	» 1903 och äldre.

Det behandlade materialet omfattade 220 fartyg om sammanlagt 313,707 bruttoton. Hela den svenska handelsflottan, sysselsatt i trampfart i östersjö- och nordsjöfart, torde omfatta omkring 300 fartyg, vadan materialet syntes få anses vara tillräckligt representativt.

Det omfattade följande antal fartyg och tonnagesummor i de olika åldersgrupperna:

Åldersgrupper	Antal fartyg	Bruttoton
0—9 år	22	32,044
10—19 »	71	96,593
20—29 »	35	44,499
30— »	92	140,571
	Summa 220	313,707

De flesta fartyg återfunnes i gruppen 30 år och däröver. Även den minsta åldersgruppen omfattade tillräckligt många fartyg, för att tillfälligheter skulle kunna tämligen väl utjämnas.

Av tabellen framginge, att endast de båda första åldersgrupperna (0—9 år och 10—19 år) av fartygen visade driftsöverskott, å respektive 794,380 kronor och 186,916 kronor, medan de senare åldersgrupperna företedde driftsunderskott, å respektive 117,024 kronor och 42,975 kronor.

Såge man på rörelseresultatet, sedan vederbörliga avskrivningar verkställdes, funne man, att endast den första åldersgruppen, omfattande fartyg under 10 år gamla, lämnat vinst.

Storleken av denna vinst vore givetvis beroende på vilken avskrivning man räknade med. I tabellen hade endast räknats med 5 och 6 % på bokföringsvärdena. Några andra värden kände man icke till. De genomsnittliga bokföringsvärdena utgjorde för det i undersökningen medtagna materialet:

för fartyg 0—9 år	269 kronor per bruttoton
» » 10—19 »	211 » » »
» » 20—29 »	117 » » »
» » 30— »	105 » » »

De äldre fartygens bokföringsvärden syntes vara ganska höga. Försäljningsvärdena för äldre tramptonnage hade enligt en inom kemerskollegium verkställd undersökning år 1933 utgjort omkring 75 kronor per bruttoton och cirka 50 kronor per dödviktton. Användningsvärdet torde få anses vara högre; man plägade räkna med omkring 100 kronor per bruttoton.

Räknade man med genomgående 5 och 6 % avskrivning å bokföringsvärdet — alltså med en mycket låg avskrivning, i varje fall för äldre tonnage — erhöle man de i tabellen upptagna resultat-siffrorna. Måhända hade det varit riktigt att verkställa avskrivningsberäkningen på beräknade anskaffningsvärden, men det hade syntes olämpligt att införa en sådan konstruktion.

För att få ett begrepp om den relativa storleksordningen av dessa resultat-siffror syntes man i första hand ha att sätta den i relation till tonnagets bokföringsvärden. Då uppgifterna till största delen byggde på det av de utsända frågeformulären, som icke hänförde sig till rederier som enheter, kunde man icke sätta ifrågavarande siffror i relation till företagens kapital. Emellertid utgjorde enligt en av kollegium verkställd undersökning fartygsflottans bokförda värde för tramprederierna omkring 85 % av samtliga tillgångar.

Genom antydda beräkningsmetod erhöle man följande relationstal:

Vinst (+) eller förlust (—) i % av tonnagets bokföringsvärde.

Fartyg	med 5 % avskrivning	med 6 % avskrivning
0—9 år	+ 4.2 %	+ 3.2 %
10—19 »	— 4.1 %	— 5.1 %
20—29 »	— 7.3 %	— 8.3 %
30— »	— 5.3 %	— 6.3 %

Dessa siffror visade, att fartygsåldern utövade ett betydande inflytande på rörelseresultatet. Därest siffrorna hade beräknats med avskrivningsberäkning på anskaffningsvärdena, skulle de äldre fartygen ha uppvisat ännu mera oförmånliga tal. Det vore emellertid anmärkningsvärt, att den äldsta åldersgruppen visade ett mindre dåligt resultat än den närmast föregående. Uppmärksammas borde emellertid, att i nämnda grupp inginge ett s. k. kontraktsrederi, d. v. s. ett rederi, som, genom att dess fraktfart i stor utsträckning grundade sig på långtidskontrakt med bestämda befraktare för tämligen konstanta trader, stode på gränsen till linjerederiernas kategori. Givetvis vore detta förhållande ägnat att göra totalresultatet bättre än om detta rederi icke medtagits. Även i första gruppen inginge emellertid några dylika kontraktsrederier.

Man syntes även kunna välja en annan jämförelsebas, nämligen omslutningen. I så fall erhöles man följande sifferserier:

Vinst (+) eller förlust (—) i % av omslutningen.

Fartyg	med 5 % avskrivning	med 6 % avskrivning
0—9 år	+ 5.3 %	+ 4.1 %
10—19 »	— 5.0 %	— 6.2 %
20—29 »	— 6.6 %	— 7.5 %
30— »	— 4.7 %	— 5.5 %

Dessa siffror visade ungefär samma bild som de förut meddelade.

Sökte man efter orsakerna till den stora olikheten i rörelseresultatet för fartyg av olika ålder, funne man, att reparationer och underhåll helt naturligt utgjorde en betydligt mindre andel av utgifterna för det modernaste tonnaget än för det äldre. Mot 3.6 % för gruppen 0—9 år svarade 6.7 % för gruppen 20—29 år. Uppmärksammas borde emellertid, att assurancespremierna intoge en så hög andel för den yngsta åldersgruppen: 8.4 % mot 6.6, 6.4 och 6.6 % för de äldre fartygen. Man kunde måhända med hänsyn till det yngre tonnagets i regel större sjövärdighet ha väntat sig, att förhållandet skulle ha varit omvänt, men torde detsamma emellertid sammanhänga med de högre försäkringsvärdena hos det yngre tonnaget. Om man sammanslog assurancesposten med reparations- och underhållsposten erhöles procenttalen 12.0, 11.3, 13.1 och 11.9 % för de fyra åldersgrupperna. Det yngsta tonnaget erhöles då en något bättre ställning gentemot det äldre än i fråga om enbart assurancespremierna.

Vad beträffade rena driftskostnader funne man ej heller någon påtaglig fördel för det yngsta tonnaget. Posten kol, olja och smörjmedel intoge t. o. m. en högre andel i utgifterna för den yngsta åldersgruppen än för de övriga. Detta förhållande torde emellertid sammanhänga med att det yngre tonnaget utnyttjades under större del av året. Dock vore det givetvis så, att driftsekonomin icke så mycket berodde på skiljaktigheter i de olika kostnadsposternas andelar i totalutgifterna, utan fastmera på dessa utgifters stor-

lek i och för sig och i förhållande till lasten och fraktintäkterna. Undersökningen visade ju också, att det endast vore de yngsta fartygen, som kunnat drivas med verklig vinst. Lasterna ginge tydligen till detta tonnage på grund av bland annat dess snabbare gång samt bättre anordningar i övrigt.

Tidigare hade kollegium visat, hurusom det i särskilt stor utsträckning vore de äldre fartygen, som drabbades av den ur ekonomisk synpunkt säkerligen mycket vanskliga risken av tidvis återkommande uppläggning med därav följande ur social synpunkt beklagliga arbetslöshet för sjöfolket.

Av den verkställda sjöfartsekonomiska utredningen hade framgått, att av det svenska tramptonnaget omkring 60 % utgjordes av fartyg med en ålder av 20 år eller däröver. Sökte man efter orsakerna till detta förhållande, funne man, att åtminstone en av de viktigaste av dessa vore den jämförelsevis omfattande anskaffning av secondhandtonnage (d. v. s. ej nybyggda fartyg) från utlandet, som under de gångna åren ägt rum. Kollegium hade låtit verkställa en sammanställning beträffande den svenska handelsflottans nyförvärv av fartyg åren 1913 och 1922—1934. Därav framginge, att tills på senaste tid i regel mer än hälften och på senaste år i varje fall en högst beaktansvärd del av nyförvärven avsett förvärv av secondhandfartyg från utlandet.

Av undersökningen hade även framgått, att beträffande antalet under ett vart av åren 1922—1935 från utlandet förvärvade fartyg ett betydande antal därav utgjorts av fartyg, som redan vid förvärvet eller införseln varit över 20 år gamla. Sålunda hade exempelvis av år 1922 från utlandet införskaffade fartyg till ett antal av 123 icke mindre än 43 fartyg varit äldre än 20 år. Motsvarande antal hade varit år 1923 81 respektive 37, år 1924 60 respektive 35, år 1927 59 respektive 25, år 1929 48 respektive 18, år 1930 57 respektive 24, år 1931 42 respektive 19, år 1934 19 respektive 10 samt år 1935 26 respektive 11.

Kommerskollegium framhåller härefter, att man torde hava rätt att utgå ifrån, att genomförandet av de förslag till olika stödåtgärder, som av kollegium framlagts, skulle i sin mån lända den svenska sjöfarten till gagn och därvid jämväl bidra till en viss modernisering av tonnaget. Med hänsyn till de förhållanden, som nu närmare belysts, hade det emellertid syntts de sakkunniga och kollegium, som om dessa stödåtgärder, för att deras effektivitet skulle bli så framträdande som möjligt, borde kompletteras med en viss åtgärd i restriktiv riktning. De sakkunniga och kollegium syftade härvid närmast på en åtgärd av liknande innebörd som den, vilken sedan en tid varit vidtagen i Norge, nämligen importförbud beträffande äldre fartyg. Men även vissa andra restriktioner beträffande från utlandet köpta fartyg syntes i överensstämmelse med motsvarande norska bestämmelser kunna ifrågakomma.

Beträffande detta spörsmål har kollegium vidare anfört följande:

Enligt § 35 i den i Norge gällande lagen den 9 juni 1903 »om Statskontrol med Skibes Sjødygtighed m. v.» med senare ändringar finge fartyg över 20 år gamla icke inköpas från utlandet.

Vidare föreskrevs i nämnda paragraf, att då fartyg, hemmahörande i utlandet, inköptes av norsk medborgare eller norskt bolag, skulle detsamma icke kunna införas i det norska fartygsregistret eller tilldelas nationalitetsbevis med mindre det innehade klass A 1 i Det Norske Veritas, om det vore byggt av trä, och klass 1 A 1, om det vore byggt av järn (stål), eller motsvarande klas-

ser i andra av Konungen godkända klassificeringsanstalter. Hade fartyget sådan klass för fart i begränsat farvatten, finge det inköpas allenast för användning i begränsad fart.

Därjämte måste fartyget efter besiktning av tillsynsmyndigheten befinnas vara sjövärdigt samt författningsenligt inrett och utrustat, såvitt anginge bärgningsredskap, nautiska instrument, bostadsrum, anordningar mot eldsolyckor, inrättningar på däck, sundhets- och säkerhetsanordningar samt utrustning i övrigt.

Fartyg, som vore byggda för fångst eller fiske på havet, bärgning, bogsering, isbrytning eller liknande och som för framtiden vore avsedda för enahanda ändamål, samt fartyg om högst 100 tons bruttodräktighet skulle utan hinder av nyssnämnda bestämmelser kunna få inköpas från utlandet, för såvitt de efter en av tillsynsmyndigheten föranstaltad besiktning befunnes vara i fullt betryggande skick.

Om fartyget inköptes i och för upphuggning eller för att avriggas till läkare och i detta syfte skulle avgå direkt till Norge, erfordrades oavsett ålder och klass endast, att det vid besiktning av Det Norske Veritas eller två av konsul utsedda sakkunniga befunnes sjövärdigt för resan.

Enligt gällande svenska bestämmelser funnes icke någon annan begränsning av rätten att från utlandet inköpa fartyg än som följde av föreskrifterna om sjövärdighetsbesiktning och fartygs förseende med nationalitets- och registreringscertifikat. I 14 § 1 mom. lagen den 16 oktober 1914 om tillsyn å fartyg föreskrevs sålunda, att om utländskt fartyg övergått i svensk mans ägo, skulle, så snart ske kunde, sjövärdighetsbesiktning å fartyget verkställas. Undantag härifrån vore emellertid enligt samma paragraf meddelat såvitt anginge fartyg, som hade mindre bruttodräktighet än 100 registerton. Enligt 19 § samma lag finge i fall, som avsåges i 14 § 1 mom., fartyget ej förseas med nationalitets- och registreringscertifikat eller i 4 § sjölagen omförmålt hemortsbevis, förrän genom besiktningen blivit uttrönt, att fartyget vore i sjövärdigt skick.

Därest det i framtiden liksom hittills stode svensk redare fritt att från utlandet förvärva hur gamla fartyg som helst eller i övrigt jämförelsevis mindervärdiga fartyg, d. v. s. fartyg, som visserligen vore av beskaffenhet att kunna med eller utan särskilda reparationsåtgärder vid sjövärdighetsbesiktning förklaras sjövärdigt och därefter erhålla nationalitets- och registreringscertifikat men dock hade lägre klass än den högsta i vederbörande klassificeringsanstalt, kunde givetvis de åtgärder till stöd för modernisering av handelsflottan, som föreslagits, komma att i större eller mindre utsträckning motverkas. Detta kunde enligt kollegii mening icke anses rationellt och riktigt. Bestämmelser av i huvudsak enahanda innebörd som de, vilka gällde i Norge, torde därför böra införas jämväl här i landet.

Det hade vid samrådet med de sakkunniga diskuterats, huruvida icke möjligen åldersgränsen borde sättas något lägre än som ansetts lämpligt i Norge, förslagsvis 15 år. Det hade emellertid därvid närmast tagits sikte på att bestämmelserna skulle inskränkas till importförbud på *äldre* fartyg. Måhända finge sistnämnda åldersgräns anses väl sträng och om det, förutom föreskriften om en allmän åldersgräns i huvudsaklig överensstämmelse med föreskrifterna i Norge, här infördes bestämmelse om att från utlandet icke finge förvärfvas fartyg, som icke vid tiden för inköpet innehade högsta klass i av Konungen godkänd klassificeringsanstalt, torde en åldersgräns av 20 år vara lämplig och tillräcklig.

Från bestämmelserna om såväl åldersgränsen som viss klass i klassificeringsanstalt torde enahanda undantag, som i den norska lagstiftningen förekomme, även böra meddelas för Sveriges vidkommande.

För möjliggörande av en tillräckligt smidig tillämpning syntes emellertid därjämte erforderligt och lämpligt med ett uttryckligt medgivande för Kungl. Maj:t att i fall, där särskilda omständigheter därtill föranledde, även eljest meddela undantag från föreskrifterna i fråga.

Kollegium syftade härvid bland annat på sådana fall, där det gällde inköp från utlandet av fartyg för ombyggnad och modernisering och där det i samband med ansökning om undantag från föreskrifterna styrktes, att fartyget väl lämpade sig för avsedda moderniseringsåtgärder.

Vidare borde befogenhet för Kungl. Maj:t föreligga att i särskilda fall, där det vore fråga om inköp från utlandet av specialfartyg, såsom fartyg avsedda för speciell passagerarfart, efter sorgfällig prövning medgiva dylikt inköp även om fartyget vore över 20 år.

Slutligen syntes möjlighet icke skäligen böra avskäras för sådana svenska redare, vilka kunde visa, att fartygets under senare år gjorda försäljning till utlandet skett under förbehåll om senare återförande under svensk flagg av detsamma, att verkställa dylikt återköp. En sträng och härvid på sätt och vis retroaktiv tillämpning av importrestriktionerna beträffande fartyg hade, i trots av denna försäljningsforms ur allmänna synpunkter mindre tillfredsställande karaktär, syntes icke böra ifrågakomma. Det förutsattes emellertid, att undantag, varom här vore fråga, icke komme att medgivas beträffande fartyg, som framdeles efter viss tidpunkt, lämpligen den dag, då den nu föreslagna lagstiftningen trädde i kraft, försålt till utlandet.

Överhuvudtaget borde, syntes det kollegium, undantag från förevarande bestämmelser förutsättas bliva meddelade allenast mycket sparsamt.

Ett av kommerskollegium i anslutning härtill utarbetat förslag till lag om förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg m. m. är bifogat betänkandet.

De myndigheter och sammanslutningar — statskontoret, fullmäktige i riksgäldskontoret, styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, Sveriges redareförening, Sveriges allmänna sjöfartsförening och Sveriges allmänna exportförening — som avgivit yttranden över kommerskollegii förenämnda betänkande den 15 februari 1936, hava icke framställt någon erinran mot nu ifrågavarande förslag.

Enligt 1 § sjölagen skall ett fartyg anses som svenskt, när det antingen till minst två tredjedelar äges av svenska undersåtar eller ock tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, som äro svenska undersåtar. 2 § i samma lag föreskriver, att över alla svenska fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelsjöfart eller resandes fortskaffande och äga en dräktighet av tjugu registerton eller därutöver, skall föras register, innehållande upplysning om bland annat äganderätten till fartyget och beskaffenheten av inskriven ägares fång. Då fartyg anmäles till införande i registret skall företes intyg, som utmärker när fartyget är byggt.

I förordningen den 18 oktober 1901 (nr 78) angående registrering av svenska fartyg återfinnas de närmare bestämmelserna om fartygsregistret. Sedan ett fartyg blivit infört i registret, utfärdas för detsamma s. k. nationalitets- och registreringscertifikat (§ 7), och må fartyg, som medan det fanns här i riket från att vara utländskt övergått i svensk ägo samt har sådan storlek,

att det är registreringspliktigt, ej nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande förrän sådant certifikat utfärdats (§ 8 mom. 1). Om ett fartyg av nämnd storlek, medan det fanns å utrikes ort, från att vara utländskt övergått i svensk ägo, skall vad nyss sagts gälla efter det fartyget inklarerats i svensk hamn (§ 8 mom. 2). Vill ägaren dessförinnan nyttja fartyget till handelssjöfart eller resandes fortskaffande i annan fart än till Sverige, skall anmälan göras till fartygsregistret, varefter för fartyget utfärdas s. k. interimernationalitets- och registreringscertifikat, medförande under den tid det gäller enahanda rättigheter och förmåner som nationalitets- och registreringscertifikat. I § 33 finnas straffbestämmelser för nyttjande av fartyg i strid mot dessa bestämmelser.

Enligt nämnda av kommerskollegium utarbetade lagförslag skulle för ernående av det syfte, varom nu är fråga, förbud utfärdas för svensk undersåte och aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, som äro svenska undersåtar, att genom köp eller byte förvärva utländskt fartyg, som är tjugu år eller äldre, liksom fartyg, vilket icke innehar högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt.

*Departements-
chefen.*

Såsom framgår av kommerskollegii utredning utgöres det svenska tramp-tonnaget till en avsevärd del av relativt gamla fartyg, beroende i främsta rummet på en under de gångna åren jämförelsevis omfattande anskaffning av s. k. secondhandtonnage från utlandet. Icke mindre än 60 procent av tramp-tonnaget består sålunda av fartyg med en ålder av 20 år eller däröver, ett procenttal som i jämförelse med förhållandena i andra länder är ovanligt högt. Givetvis innebär denna omständighet en svaghet hos den svenska sjöfartsnäringen då det gäller att motstå den alltjämt stegrade konkurrensen å den internationella fraktmarknaden, där krav å modernt tonnage i vidgad utsträckning gör sig gällande. Kollegii utredning giver också vid handen, att fartygsåldern utövar ett betydande inflytande på resultatet av den drivna rederirörelsen.

De olika stödåtgärder, beträffande vilka Kungl. Maj:t i dag beslutit för riksdagen framlägga förslag och som närmast bestå i beredande av ökade möjligheter till erhållande av gynnsamma lån för sjöfartens vidkommande, syfta bland annat till att befrämja en önskvärd förnyelse och modernisering av den svenska handelsflottan. För ernandet av detta syfte har kollegium till komplettering av nämnda stödåtgärder jämväl föreslagit att förbud skulle meddelas mot förvärv från utlandet av fartyg, överstigande viss ålder, liksom av fartyg i övrigt, som icke innehava högsta klass i godkänd klassificeringsanstalt. Liknande bestämmelser, som tidigare utfärdats i Norge, synas hava medfört gynnsamma verkningar för den norska sjöfarten.

Mot kollegii förevarande förslag hava de hörda myndigheterna och organisationerna icke haft något att erinra.

Med hänsyn till önskvärheten att giva största möjliga effektivitet åt de stödåtgärder för den svenska sjöfarten, vilka tidigare i dag av mig föreslagits, finner jag mig böra förorda ett genomförande av det nu ifrågavarande förslaget.

Mot det av kommerskollegium föreslagna sättet för genomförande av förbudet har jag i huvudsak intet att erinra och har jag låtit inom handelsdepartementet med viss omarbetning av de av kollegium förordade bestämmelserna upprätta förslag till *lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg m. m.* I förslaget 1 § har intagits det av kollegium föreslagna förbudet, vilket, med hänsyn till att införande i fartygsregistret medgives jämväl för fartyg ägt av svenskt handelsbolag, utsträckts att omfatta sådant bolag. Stadgandet har vidare ansetts böra kompletteras med ett förbud mot förvärv av så stor andel i utländskt fartyg, att fartyget genom förvärvet skulle bli svenskt. Enligt förslaget 3 § är ett avtal, som slutes i strid mot det meddelade förbudet, ogilt. På grund härav kan ett i strid mot förbudet förvärvat fartyg icke bli svenskt i sjölagens bemärkelse och ej heller införas i fartygsregistret, varför det således icke kan nyttjas i svensk sjöfartsrörelse. De av kommerskollegium förordade undantagen från förbudet hava upptagits i 2 §. Slutligen innehåller 4 § ett medgivande för Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar att i fall, där särskilda omständigheter därtill föranleda, meddela undantag från förbudet. Kollegium har framhållit att en sådan rätt för Konungen att medgiva undantag bör finnas bland annat för att icke möjlighet skulle avskäras för redare, vilka kunde visa att en fartygsförsäljning till utlandet skett under förbehåll om senare återförande av fartyget under svensk flagg, att verkställa dylikt återköp. Kollegium syftar härvid på de under de senaste åren företagna skenförsäljningarna till utlandet av vanligtvis gammalt tonnage, därvid säljaren utfäst sig eller uppställt villkor om rätt att efter viss tid eller under vissa förutsättningar återköpa fartygen. Med hänsyn tagen till de med dessa försäljningar förbundna omständigheter torde emellertid i allmänhet anledning saknas att sedan lagen trätt i kraft medgiva undantag från förbudet för sådant fartygs återförande till den svenska handelsflottan. Dock torde sådant medgivande böra lämnas i fall där säljaren på grund av utfästelse vid försäljningen är skyldig återköpa fartyget.

Lagen torde böra träda i kraft den 1 juli 1936.

Föredraganden hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över ifrågavarande lagförslag, av den lydelse bilaga vid detta protokoll utvisar, måtte för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas genom utdrag av protokollet.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten.

Ur protokollet:

Einar Kördel.

F ö r s l a g

till

L a g**angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg m. m.**

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Svensk undersåte, svenskt handelsbolag samt aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare, som äro svenska undersåtar, må icke genom köp eller byte förvärva utländskt fartyg, som vid tidpunkten för förvärvet är 20 år eller äldre eller icke innehar högsta klass i någon av Konungen godkänd klassificeringsanstalt, ej heller så stor andel i dylikt fartyg att fartyget genom förvärvet skulle bliva svenskt.

2 §.

Det i 1 § stadgade förbudet skall icke äga tillämpning å fartyg, vars brutto-dräktighet icke uppgår till etthundra registerton, eller å fartyg, som icke är avsett att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande, ej heller å pråmfartyg eller fartyg, som är avsett att avriggas till pråmfartyg.

3 §.

Sluter någon i strid mot bestämmelserna i denna lag avtal om förvärv av utländskt fartyg eller andel i sådant fartyg, vare avtalet ogillt.

4 §.

Konungen eller den Konungen därtill bemyndigar äger där särskilda omständigheter därtill föranledda meddela undantag från bestämmelserna i 1 §.

Denna lag träder i kraft den 1 juli 1936.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 30 april 1936.

Närvarande:

justitierådet AFZELIUS,
regeringsrådet KELLBERG,
justitieråden GEIJER,
BAGGE.

Enligt lagrådet tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 9 april 1936 hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg m. m.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av tillförordnade expeditionschefen Gösta Engzell.

Lagrådet yttrade:

I förslaget hava uttryckligen angivits de rättssubjekt mot vilkas förvärv av utländskt tonnage förbudet är riktat. Den ledande synpunkten har varit att med förbudet träffa vissa förvärv som skulle medföra att ett utländskt fartyg av angiven beskaffenhet skulle bliva svenskt i sjölagens bemärkelse. För ernående av detta syfte torde det dock knappast vara nödvändigt eller lämpligt att i en lag av förevarande beskaffenhet ingå på frågan vilka rättssubjekt som enligt gällande rätt kunna med nämnda verkan förvärva fartyg. Lagrådet hemställer fördenskull att åt huvudstadgandet gives ungefär det innehåll att utländskt fartyg eller andel i sådant fartyg, om fartyget är av den i förslaget angivna beskaffenheten, ej må genom köp eller byte förvärvas under sådana förhållanden att fartyget till följd av förvärvet skulle bliva att anse såsom svenskt.

I övrigt föranleder förslaget ej erinran.

Ur protokollet:
Ragnar Kihlgren.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 30 april 1936.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden UNDÉN, SCHLYTER, WIGFORSS, LEVINSON, LEO, ENGBERG, EKMAN, SKÖLD.

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Ekman, lagrådets denna dag avgivna utlåtande över det den 9 april 1936 till lagrådet remitterade förslaget till *lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg m. m.*

Efter redogörelse för utlåtandets innehåll anför föredragande departementschefen, att 1 § i förslaget omarbetats i enlighet med vad lagrådet hemställt, samt att i samband härmed vissa jämkningar av redaktionell art vidtagits i förslaget i övrigt.

Under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen syntes kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlåtande i allmänhet stadgade tid gått till ända, hemställer departementschefen härefter, att förslaget i dess sålunda ändrade skick måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

Med bifall till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdde hemställan förordnar Hans Maj:t Konungen, att proposition av den lydelse, bilaga vid detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Nils Sahlberg.