

Nr 119.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående beredande av ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten; given Stockholms slott den 17 februari 1939.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över handelsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla de förslag, om vilkas avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts
Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Gustav Möller.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet d Stockholms slott den 17 februari 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, FORSLUND, ERIKSSON, STRINDLUND.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Möller, anför efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet:

Jag torde få anmäla förslag till vissa åtgärder för beredande av ökade lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten.

Inledning.

I skrivelse den 20 maj 1938, nr 287, har riksdagen med anledning av i ämnet väckta motioner anhållit om utredning rörande den mindre skeppsfartens ekonomiska betingelser med beaktande särskilt av möjligheterna att underlätta moderniseringen av det däri använda tonnage.

Vid anmälan inför Kungl. Maj:t den 30 juni 1938 av riksdagens skrivelse anförde min företrädare i ämbetet bland annat följande:

Den av riksdagen begärda utredningen borde utvidgas att avse de ekonomiska betingelserna för den svenska skeppsfarten över huvud, därvid dock den mindre skeppsfarten torde böra i första hand uppmärksammas. Likaledes syntes trampfarten böra ägnas särskild uppmärksamhet. I anslutning till vad riksdagen föreslagit borde vid utredningen i främsta rummet beaktas möjligheterna att underlätta moderniseringen av tonnage. Ett spörsmål, som i detta sammanhang borde prövas, vore huruvida åtgärder kunde vidtagas för ett förhindrande av att utrangerade fartyg komme att efter försäljning till utlandet utnyttjas i konkurrens med svensk sjöfart. Om vid utredningen åtgärder i nu nämnda hänseenden funnes behöfliga, borde närmare förslag härutinnan utarbetas.

Jämlikt av Kungl. Maj:t lämnat bemyndigande tillkallade chefen för handelsdepartementet sistnämnda dag kommerserådet C. E. Landberg, ombudsmannen i Sveriges segelfartygsförening B. Johansson, ledamoten av riksdagens andra kammare riksgäldsfullmäktigen A. A. Lindqvist och skeppsredaren P. Waller att enligt de sålunda angivna riktlinjerna verkställa utredning rörande den svenska skeppsfartens ekonomiska betingelser.

I ett den 14 december 1938 avgivet betänkande hava utredningsmännen, som antagit benämningen »1938 års sjöfartskommitté» — under förmälan att kommittén komme att fortsätta sitt arbete beträffande övriga delar av utredningsuppdraget — framlagt förslag till åtgärder för att underlätta moderniseringen av den mindre skeppsfartens tonnage. I sådant hänseende har kommittén föreslagit *dels* ombildning av den enligt kungörelse den 19 juni 1936 (nr 312) inrättade statens sekundärlånefond för rederinäringen till en fond för sekundärlån åt rederinäringen och lån i övrigt åt den mindre skeppsfarten, *dels* anvisande för detta ändamål å kapitalbudgeten för budgetåret 1939/40 av ett reservationsanslag av 3,000,000 kronor och i samband därmed avförande från fonden för rederinäringens understödjande (rederilånefonden) av motsvarande belopp, *dels ock* anvisande för sagda budgetår av ett reservationsanslag för förvaltningskostnader för den ombildade fonden. Vid betänkandet har fogats ett av kommittén utarbetat förslag till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser i fråga om lån ur statens fond för sekundärlån åt rederinäringen och lån i övrigt åt den mindre skeppsfarten.

Över kommitténs betänkande och förslag hava utlåtanden avgivits av statskontoret, kommerskollegium, fullmäktige i riksgäldskontoret och styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan. Vid kommerskollegii utlåtande äro fogade av kollegium inhämtade yttranden i ärendet från Sveriges allmänna sjöfartsförening, Sveriges redareförening, Sveriges segelfartygsförening, Sjöassuradörernas förening och Stockholms rederiförening.

Innan jag ingår på en redogörelse för kommitténs förslag och de däröver avgivna yttrandena, vill jag på grundval av en i kommitténs betänkande lämnad översikt i ämnet redogöra för de för närvarande av staten eller med

statens medverkan anordnade lånemöjligheterna för sjöfartsnäringen, nämligen genom rederilånefonden, Svenska skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Rederilånefonden.

Denna fond är enligt kungörelse i ämnet den 18 maj 1928 (nr 129), med däri vidtagna ändringar genom kungörelse den 19 juni 1936 (nr 313), huvudsakligen avsedd för befrämjande av den svenska skeppsfarten på utrikes orter i avlägsna farvatten, varför rederiföretag för inrikes sjöfart endast undantagsvis avses skola understödjas med lån från fonden. Lån utlämnas icke för ändamål, som ligger inom ramen för Svenska skeppshypotekskassans verksamhet och lämpligen bör tillgodoses genom lån från nämnda kassa. Därest lån sökes för anskaffande av fartyg, lämnas — under i övrigt lika förhållanden — företräde närmast åt sådan lånesökande, som tillverkar fartyget vid svensk verkstad, och därefter åt sådan lånesökande, som visar sig hava inom ett år före den dag, då enligt bestämmelserna ansökan senast skall ingivas, låtit upphugga eller nedskrota fartyg av storlek ungefärligen motsvarande det eller de fartyg, som avses skola anskaffas, eller ock avgivit förbindelse att inom ett år efter det låneansökningen bifallits låta verkställa upphuggning eller nedskrotning i nu nämnda omfattning.

Lånebeloppet bestämmes av Kungl. Maj:t, sedan kommerskollegium efter hörande av styrelsen för skeppshypotekskassan över ansökningen avgivit utlåtande. Beviljat lånebelopp utlämnas av statskontoret, sedan låntagaren dit avlämnat skuldförbindelse jämte sådan säkerhet för förbindelsens behöriga fullgörande, som av statskontoret godkännes.

Å lyftat lånebelopp skall erläggas årlig ränta från lyftningsdagen med fyra procent (kungörelse den 18 juni 1937, nr 624), därvid dock tillika är bestämt, att låntagare skall vara skyldig att å lånet eller vad därav återstår oguldet erlägga ränta med det högre procenttal, som under lånetiden kan vara bestämt.

Sedan lån innehafts under två år från första lyftningsdagen, skall under de därpå följande sex åren årligen återbetalas en sjättedel av det ursprungliga lånebeloppet, låntagaren dock obetaget att före lånetidens utgång på en gång inbetala ogulden del av lånet. Då särskilda omständigheter därtill föranleda, kan för visst lån medgivas utsträckning av den tid, varunder amortering ej skall behöva äga rum, eller av hela lånetiden, i det senare fallet dock icke i vidare mån än att lånet skall vara till fullo återbetalt, då lånet avser anskaffande av nytt fartyg, vid utgången av tolfte året och eljest vid utgången av tionde året från första lyftningsdagen.

Rederilånefondens kapitalbehållning utgjorde vid utgången av budgetåret 1937/38 19,809,526 kronor, varav allenast 1,393,833 kronor voro utlånade.

Svenska skeppshypotekskassan.

Svenska skeppshypotekskassan har enligt förordningen den 6 juni 1929 (nr 129) till ändamål att driva lånerörelse genom att lämna lån mot säkerhet av inteckning i svenska fartyg.

Såsom grundfond för kassan ställer staten genom fullmäktige i riksgäldskontoret till förfogande svenska statens fyra och en halv procent obligatio-

ner, ouppsägbara från innehavarens sida, till ett nominellt belopp av 10 miljoner kronor. Till grundfonden kunna överföras medel från kassans reservfond.

För anskaffande av medel till rörelsens bedrivande äger kassan upptaga lån mot räntebärande, till innehavaren ställda obligationer. Sammanlagda beloppet av kassans utelöpande obligationer må icke uppgå till mera än tio gånger beloppet av grundfonden. Grundfonden är avsedd att tjäna som säkerhet för kassans obligationer. Obligationslån, som av kassan upptagas, skola återbetalas genom årlig amortering enligt plan, som angives i låneavtalet, eller efter uppsägning. Varje lån skall kunna senast tio år efter dess upptagande av kassan uppsägas till inbetalning inom tid, som är i låneavtalet bestämd. Såsom säkerhet för de obligationer, som av kassan utgivnas, skola pantförskrivnas hos kassan belånade reverser med tillhörande hypotek. Kassans behållna årsvinst skall avsättas till en reservfond.

Kassan äger bevilja lån allenast mot säkerhet av inteckning i fartyg, som är maskindrivet. Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas åt fartyg, som är byggt i Sverige. Vid prövning av lån skall, enligt reglementet för Svenska skeppshypotekskassan den 22 november 1929 (nr 364), iakttagas att i främsta rummet tillgodoses framställningar, som avse byggande av nya eller moderniserande av äldre fartyg eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag.

Lån beviljas på högst tio års återbetalningstid med skyldighet för låntagaren att under lånetiden gälda lånet enligt fastställd amorteringsplan. Har sekundärlån lämnats mot säkerhet av inteckning i fartyg, belånat i kassan, må styrelsen dock, efter prövning i varje särskilt fall, medgiva längre återbetalningstid, högst 12 år, för det av kassan beviljade lånet. Då särskilda omständigheter därtill föranleda, äger styrelsen bevilja anstånd för högst ett år i sänder med fullgörandet av föreskriven amortering. Innan lån beviljas, skall kassans styrelse föranstalta om besiktning och värdering av fartyget för utrönande av dess värde.

Lån må icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget av styrelsen uppskattas.

Till minst det belopp, till vilket lån beviljas, skall finnas säkerhet av inteckning eller inteckningar i fartyget liggande inom femtio procent av fartygets värde. För att kunna godtagas såsom säkerhet skall inteckning i regel åtnjuta bättre förmånsrätt än varje annan i fartyget sökt eller beviljad inteckning, som icke innehaves av kassan.

Låntagare må icke utan samtycke av styrelsen vidtaga åtgärd, varigenom fartyget upphör att vara svenskt. Skulle förlust ådragas kassan därigenom att fartyget, utan att samtycke från styrelsen föreligger, upphört att vara svenskt, bliva alla de, som under det räkenskapsår, då förändringen inträdde, voro låntagare hos kassan, ansvariga för förlustens täckande i förhållande till högsta under räkenskapsåret oguldna beloppet av deras lån. Kan någon av dem icke fullgöra betalningsskyldigheten, som till följd av denna ansvarighet åligger honom, skola de övriga efter nyss angivna grund svara för bristen.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl total förlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av styrelsen åsättes fartyget; dock må i stället för sådan kaskoförsäkring godtagas s. k. intresse-

försäkring i fartyget, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för kassan såsom inteckningshavare. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i sedvanlig utsträckning bereder i kaskoförsäkring icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare. Såväl kasko- som intresseförsäkring skall gälla till förmån för kassan såsom innehavare av inteckning i fartyget samt medföra rätt för inteckningshavaren att, ändå att hans fordran ej är förfallen, framför fartygets ägare njuta betalning ur utfallande försäkringsbelopp, såvida icke — vid partiell skada — ägaren genom att låta reparera fartyget eller på annat sätt bereder inteckningshavaren samma säkerhet som före skadans inträffande. Försäkringsgivaren skall hava gent emot kassan förbundet sig att tillse, att försäkringen icke ändras eller upphör utan kassans vetskap och att kassan erhåller nödigt rådrum för att säkerställa sig före försäkringens upphörande.

Kassan förvaltas av en styrelse med säte i Göteborg och bestående av fem ledamöter, varav Konungen utser fyra, bland dem en till ordförande, och fullmäktige i riksgäldskontoret en, som skall vara vice ordförande. Föreskrift finnes vidare om visst antal suppleanter för dessa ledamöter.

Bestämmelser äro därjämte meddelade om förvaltningsformerna i övrigt, revision m. m.

Enligt styrelsens förvaltningsberättelse för år 1937 uppgick vid nämnda års utgång beloppet av utestående lån sammanlagt till något över 38,000,000 kronor. Enligt inhämtad uppgift utgjorde kassans utlåning per den 30 juni 1938 36,920,875 kronor.

Statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Enligt kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen har denna till ändamål att lämna lån mot säkerhet av inteckning i fartyg, som är avsett att huvudsakligen nyttjas i fart mellan Sverige och utlandet eller mellan orter i utlandet och som är belånat i Svenska skeppshypotekskassan.

I fråga om lånerörelsens bedrivande m. m. skola stadgandena i förordningen angående Svenska skeppshypotekskassan och i reglementet för kassan äga motsvarande tillämpning, dock med iakttagande av, bland annat, att lån från fonden må lämnas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg, att vid beviljande av lån från fonden återbetalningstiden må bestämmas till högst åtta år, under iakttagande av att lånet skall vara återbetalat innan det från skeppshypotekskassan utlämnade lånet slutamorterats, att lån från fonden må beviljas till belopp, motsvarande högst tjugo procent av fartygets värde, och att inteckningssäkerheten, vilken där omständigheterna därtill föranleda bör stärkas med annan pant eller borgen, skall ligga inom sjuttio procent av nämnda värde, samt att det i förordningen angående skeppshypotekskassan stadgade särskilda ansvar med anledning av förlust i följd av att fartyget upphört att vara svenskt ej skall gälla beträffande lån från fonden.

Å lyftat lånebelopp skall gäldas ränta från lyftningsdagen efter fyra procent (kungörelse den 18 juni 1937, nr 625), dock med skyldighet för lån-

tagare att å lånet eller vad därav återstår oguldet erlægga ränta efter det högre procenttal, som under lånetiden kan varda bestämt.

Fonden förvaltas av riksgäldskontoret, som har att utbetala för lånerörelsen erforderliga medel. Lånerörelsen handhaves för statens räkning av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter skola utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan.

Medel till fonden hava beretts genom överförande från rederilånefonden av ett belopp av 2.5 miljoner kronor. Enligt nämndens förvaltningsberättelse för år 1937 utestodo vid utgången av samma år lån från fonden till ett sammanlagt belopp av 610,000 kronor, representerande lån å ursprungligen 800,000 kronor.

I riksstaten för budgetåret 1938/39 är under tionde huvudtiteln till förvaltningskostnader för statens sekundärlånefond för rederinäringen anvisat ett anslag av 3,000 kronor. I riksstatsförslaget för nästa budgetår (X H. T. p. 66) är för ändamålet upptaget ett belopp av enahanda storlek.

Statistiska uppgifter rörande den mindre skeppsfarten.

I sitt betänkande har kommittén till belysande av läget för den svenska mindre skeppsfarten hänvisat till en vid betänkandet fogad tabellbilaga ävensom olika i betänkandet intagna sammanställningar. Jag torde här få redogöra för de viktigaste av sammanställningarna; för närmare kändedom om betänkandets innehåll i dessa delar får jag hänvisa till handlingarna i ärendet.

I nu förevarande sammanhang har kommittén inledningsvis anført följande:

När man huvudsakligen på grundval av statistiskt material ville bilda sig en uppfattning om den svenska mindre skeppsfarten, mötte från början svårigheter vad beträffade gränsdragningen mot den med större tonnage bedrivna skeppsfarten. Ur nu förevarande synpunkter vore samtliga segelfartyg med hjälpmaskin liksom de få återstående segelfartygen att hänföra till den mindre handelsflottan. Handelsfartyg, tillhörande segelfartygskategorierna, funnes för närvarande upp till en storleksgräns av 400 bruttoton. I och för sig skulle det då vara naturligt att sätta gränsen till 400 bruttoton även för de maskindrivna fartygen (ång- och motorfartygen). En sådan gränsdragning vore emellertid här utesluten med hänsyn till den i sjöfartsstatistiken tillämpade indelningen i storleksgrupper. I sjöfartsberättelserna droges en gräns vid 500 bruttoton, nedåt avseende gruppen 300—499 ton. Nästa grupp nedåt vore 199—300 bruttoton. Anmärkas borde i detta sammanhang att vad anginge de maskindrivna fartygen ifrågasatts en gräns vid 2 à 300 dödviktston, svarande mot omkring 200 (150—225) bruttoton, när det gällt tillgodoseendet av detta tonnages lånebehov ur antingen rederilånefonden eller skeppshypotekskassan.

Med angivna utgångspunkter syntes man ha att välja mellan att sätta gränsen vid 500 bruttoton, vid 300 bruttoton eller vid 200 bruttoton. När i det följande skulle framläggas vissa huvudsakligen statistiska data beträffande den mindre skeppsfarten hade det ansetts naturligt att sätta gränsen

lika såväl för segelfartygen med eller utan hjälpmaskin som för de maskin-drivna fartygen eller alltså till 500 bruttoton. Härtill syntes för övrigt vara så mycket större anledning, som en gräns mellan segelfartyg med hjälpmaskin och motorfartyg, även om den i författningsväg låtit sig någorlunda tillfredsställande bestämmas, i praktiken beredde svårigheter att strikt uppdraga. Likaledes vore att beakta, att dessa fartyg ej sällan förändrade cert, vilket skedde i båda riktningar eller alltså både från motorsegelfartyg till motorfartyg och från motorfartyg till motorsegelfartyg.

Med den mindre skeppsfarten avsåges alltså i förevarande sammanhang *sjöfart, som bedreves med fartyg upp till 500 bruttoton.*

En sammanställning rörande *den svenska mindre handelsflottans storlek* vid slutet av åren 1927, 1934 och 1936 utvisar följande:

	1927		1934		1936	
	antal	bruttoton 1,000-tal	antal	bruttoton 1,000-tal	antal	bruttoton 1,000-tal
Ångfartyg	580	103.0	472	83.6	435	77.4
Motorfartyg	235	24.4	262	20.5	279	21.6
Segelfartyg:						
med hjälpmaskin	712	49.3	855	70.6	877	75.9
andra	360	39.7	49	6.7	21	2.3
Summa	1,887	216.4	1,638	181.4	1,612	177.2

Till ytterligare belysande av utvecklingstendenserna med hänsyn till fartygstyper har kommittén lämnat följande uppgifter beträffande under åren 1932—1936 tillkommet mindre tonnage genom nybyggnad eller förvärv från utlandet:

	Bruttoton	Antal	Summa bruttoton
Ångfartyg	—99	—	—
	100—499	4	1,006
Summa		4	1,006
Motorfartyg.....	—99	56	3,045
	100—499	8	2,211
Summa		64	5,256
Segelfartyg: med hjälpmaskin	—99	39	2,656
	100—499	22	4,322
Summa		61	6,978
Segelfartyg: andra	—99	—	—
	100—499	2	491
Summa		2	491

De olika fartygens *genomsnittsålder samt byggnadsmaterial* vid 1936 års utgång belyses av följande tablåer, i vilka för de olika fartygskategorierna angivits procenttal med hänsyn till bruttotonnaget:

Åldersfördelning.

	0—9 år %	10—19 år %	20 år och över %
Ångfartyg	3.4	7.0	89.6
Motorfartyg.....	29.0	21.1	49.9
Segelfartyg:			
med hjälpmaskin.....	2.9	20.0	77.1
andra	—	33.0	67.0

Fördelning efter byggnadsmaterialet.

	stål- eller järn %	trä och järn %	trä %
Ångfartyg	88.7	10.0	1.3
Motorfartyg.....	35.3	18.0	46.7
Segelfartyg:			
med hjälpmaskin.....	9.3	1.0	89.7
andra	—	—	100.0

Beträffande den mindre handelsflottans *användning* har lämnats följande sammanställning, avseende år 1934, däri dock endast medtagits sådana fartyg, vilka under året intjänat mer än 500 kronor i inrikes trafik och som gått i annan trafik än för vederbörande ägares egen räkning:

	Maskindrivna fartyg				Segelfartyg			
	ångfartyg		motorfartyg		med hjälpmaskin		andra	
	antal	br.ton	antal	br.ton	antal	br.ton	antal	br.ton
<i>Passagerarfartyg.</i>								
Inrikes fart	¹ 226	¹ 34,000			—	—	—	—
In- och utrikesfart ..	¹ 5	¹ 1,000			—	—	—	—
<i>Lastfartyg.</i>								
Inrikes fart	114	21,000	126	10,000	249	16,000	} 38	5,000
In- och utrikesfart ..	20	6,000	23	4,000	505	47,000		
Summa		514	76,000		754	63,000		5,000

De i näst föregående sammanställning upptagna fartygens *bruttofrakter* i inrikes fart år 1934 framgå av följande tablå:

¹ Ångfartyg och motorfartyg.

	Maskindrivna fartyg		Segelfartyg	
	ångfartyg	motorfartyg	m. hjälpmaskin	andra
	1,000 kr.	1,000 kr.	1,000 kr.	1,000 kr.
<i>Passagerarfartyg.</i>				
I inrikes fart	¹ 5,370	(pass.-trafik)	—	—
	¹ 3,700	(godstrafik)	—	—
I inrikes och utrikes fart ²	¹ 41	(pass.-trafik)	—	—
	¹ 71	(godstrafik)	—	—
<i>Lastfartyg.</i>				
I inrikes fart	6,404	2,281	2,401	} 176
I inrikes och utrikes fart ²	736	831	3,033	
Summa	9,182	(pass.-fartyg)	} 5,434	176
	10,252	(lastfartyg)		

Kommittén anför i detta sammanhang, att enligt uppgifter i 1932 års trafikutrednings betänkande (Utredning rörande förhållandet mellan land- och sjötrafikmedel; Stat. off. utr. 1936: 16), ur vilket betänkande de av kommittén återgivna siffrorna äro hämtade, komme för hela den svenska handelsflottans del närmare en sjättedel av de inrikes frakterna på fartyg under 100 bruttoton och omkring hälften å fartyg mellan 100 och 499 bruttoton.

För att giva en föreställning om utvecklingstendenserna hänvisar kommittén till följande tabell över den mindre handelsflottans bruttofrakter i inrikes fart åren 1927 och 1934:

	År 1927 milj. kronor	År 1934 milj. kronor	Ökning(+), minskning (-) i procent
<i>Passagerarfartyg</i>			
samt kombinerade passagerar- och lastfartyg ..	14.1	9.2	-34.8
Summa	14.1	9.2	-34.8
<i>Lastfartyg.</i>			
Ångfartyg	10.8	7.1	-34.8
Motorfartyg	3.4	3.1	- 8.8
Segelfartyg med hjälpmaskin	3.6	5.4	+50.0
" andra	1.2	0.2	-83.3
Summa	19.0	15.8	+16.7

Kommittén anför i anslutning härtill följande:

Tabellen gäve vid handen, att den med mindre handelsfartyg bedrivna inrikes trafiken i avseende å intjänata bruttofrakter minskat från 1927 till 1934, därvid emellertid borde märkas, att den allmänna fraktnivån låge högre 1927 än 1934. Minskningen utgjorde för passagerartrafiken cirka 35 procent och för lasttrafiken cirka 17 procent. De av hela handelsflottan

¹ Ångfartyg och motorfartyg.

² Här endast medtagna bruttofrakter, som intjänats i inrikes fart.

intjänade bruttofrakterna i inrikes godstrafik hade från år 1927 till år 1934 sjunkit med 11 procent.

Såge man på de olika fartygskategorierna, uppvisade tabellen det anmärkningsvärda förhållandet, att bruttoinseglingen i godstrafik för ångfartygen nedgått till ungefär två tredjedelar, medan å andra sidan motorsegelarnas bruttoinsegling ökat med hälften 1934 i jämförelse med 1927. För de egentliga segelfartygen vore trafikminskningen som väntat ytterst stor, men dessa hade ju också spelat ut sin roll. Bruttoinkomsterna för samtliga segelfartygen i inrikes fart hade 1927—1934 ökat med 17 procent. Då samtidigt hela handelsflottans bruttoinsegling i inrikes fart minskat med 11 procent, visade alltså detta, att segelfartygen med hjälpmaskin fått starkt ökad betydelse i den inrikes sjötrafiken. Minskningen för motorfartygen förklarades av den absoluta nedgången i intäkterna totaliter sett.

Enär kommittén ur de allmänna synpunkterna på förevarande undersökning funnit segelfartygstonnaget vara i hög grad förtjänt av uppmärksamhet, har kommittén ägnat särskilt studium åt detta tonnage. Kommittén erinrar, att den mindre segelfartygsflottan för att möta utvecklingens krav blivit motoriserad, samt åskådliggör detta förhållande med följande sammanställning:

Segelfartyg åren 1913—1937.

Vid slutet av år	Segelfartyg		Segelfartyg med hjälpmaskin	
	Antal	Bruttoton	Antal	Bruttoton
1913.....	1,443	173,420	66	4,386
1914.....	1,430	173,082	79	5,064
1915.....	1,322	155,769	100	5,881
1916.....	1,200	139,726	178	14,553
1917.....	1,063	128,920	241	17,126
1918.....	1,030	122,657	265	18,739
1919.....	972	115,248	307	24,623
1920.....	913	109,246	403	35,271
1921.....	860	104,594	463	38,029
1922.....	811	104,211	526	43,003
1923.....	689	89,324	621	47,747
1924.....	602	74,886	664	49,851
1925.....	502	60,098	698	50,477
1926.....	423	51,950	729	52,007
1927.....	366	48,271	712	49,350
1928.....	293	38,959	749	53,724
1929.....	229	32,790	780	56,720
1930.....	178	30,517	819	61,153
1931.....	143	26,755	847	64,471
1932.....	103	20,027	861	67,593
1933.....	67	12,711	849	68,913
1934.....	51	11,140	855	70,616
1935.....	35	8,635	862	72,627
1936.....	23	6,747	877	75,946
1937.....	18	3,762	906	79,857

Utvecklingen i förevarande avseende återspeglas även i följande tabell, upptagande i procenttal bruttotonnaget för de olika slagen av fartyg inom den svenska handelsflottan som helhet under vissa angivna år:

	Ångfartyg	Motorfartyg	Segelfartyg		Summa
			med hjälpmaskin	andra	
1913	84.3	0.9	0.4	14.4	100.0
1923	73.0	15.0	3.8	8.2	100.0
1933	63.8	31.4	4.0	0.8	100.0
1936	58.5	36.3	4.8	0.4	100.0

I fråga om sistnämnda båda sammanställningar har kommittén anfört följande:

Det hade ansetts önskvärt att något mera ingående sätta in de nuvarande förhållandena i deras historiska sammanhang. Man torde nämligen icke kunna klart bedöma den motoriserade sjöfartens ekonomiska problem i närvarande stund utan att äga en något närmare kännedom om denna sjöfarts utvecklingshistoria. Det härutinnan framlagda materialet gäve dessutom mera direkt vissa bedömningsmöjligheter beträffande de förhandenvarande utvecklingstendenserna inom den ifrågavarande sjöfarten.

Tabellerna visade, att motoriseringen av den gamla mindre segelfartygsflottan nu kunde anses slutförd. Från denna kunde alltså det motoriserade tonnage icke vänta ytterligare tillskott.

Den bakomliggande utvecklingen utgjorde vidare huvudförklaringen till vår motorsegelflottans mycket höga genomsnittsålder, 35 år vid 1936 års utgång. Likaledes vore detta förklaringen till att byggnadsmaterialet praktiskt taget helt vore trä. Det saknade kanske icke sitt intresse att här nämna, att än i dag i Sveriges skeppslista kvarstode ett till motorsegelare ombyggt segelfartyg, byggt av ek år 1799. Med den givna bakgrunden stode det även klart, att om denna sjöfart, som enligt vad som torde framgå visat en inneboende livskraft, skulle kunna vidmakthållas och utvecklas, fordrades förnyelse av tonnage genom nybyggnader eller eljest förvärv från utlandet.

En stark tendens till ökning av maskinstyrkan hos det motoriserade segeltonnage gjorde sig gällande, vilket tydde på strävanden att vinna effektivisering i farthänseende beträffande förefintligt äldre tonnage. Tendensen ginge jämväl i riktning mot ökning av tonnage.

Den genomsnittliga bemanningen år 1936 å segelfartygen utgjorde 3,138 man.

Den svenska segelsjöfarten under senare hälften av 1800-talet omspände världshaven. Den nu motoriserade mindre skeppsfartens verksamhetsområde i utrikes fart vore väsentligen begränsat till Östersjön och Nordsjön.

Vissa av kommittén framförda allmänna synpunkter.

Kommittén har härefter ingått på spørsmålet om behovet och lämpligheten av att ytterligare statliga åtgärder vidtoges i syfte att genom beredande av lånemöjligheter underlätta förnyelsen av den mindre skeppsfartens tonnage.

I fråga härom har kommittén anfört följande:

Så långt med tillgängligt statistiskt material varit möjligt hade vår mindre sjöfart och dess förhållanden belysts i den förut lämnade statistiska redogö-

relsen. Huvudintrycket av densamma torde vara — såsom även framgått som direkt konklusion av vissa sifferserier, återspeglade utvecklingen — att denna sjöfart (d. v. s. såvitt anginge den nu motoriserade mindre skeppsfarten) visat en förvånande grad av anpassningsförmåga. Det borde kunna vara av värde att göra en jämförelse mellan sjöfartsutvecklingen under senare hälften av 1800-talet — den process, varigenom den *större* sjöfarten övergick från segel till ånga — och den utveckling inom den *mindre* skeppsfarten, som tillhörde vårt århundrade och kunde karakteriseras som övergång från segel till motor.

Den förra utvecklingen hade skett relativt hastigt, sedan de stora segelfartygen visserligen under en tid fört en ojämn kamp mot de på haven framträngande ångfartygen. Därefter hade emellertid utvecklingen gått hastigare. Hamnarna, ej minst här uppe i Norden, hade fyllts av avtacklade segelfartyg, som delvis voro modernt byggda och utrustade efter dåtidens mest fulländade tekniska resurser. Någon anpassning hade här icke varit möjlig. Segelfartyg hade sålts till vrakpris och hade på sin höjd kunnat finna användning som prämar och dylikt.

Svensk sjöfart hade särskilt hårt drabbats av denna utveckling. Sedan segelsjöfarten kulminerat under åren 1875—1880, hade följt en mycket kraftig tillbakagång, särskilt för den svenska långväga sjöfarten, under en period, som sträckte sig till 1800-talets slut, då den svenska långväga ånglinjesjöfarten började uppbyggas.

Utvecklingen under vårt århundrade inom den mindre segelsjöfarten hade haft ett helt annat förlopp. Det tabellmaterial, som framlagts i ämnet, visade huru jämnt utvecklingen förlupit, huru år från år den gamla mindre segelfartygsflottan allt mer motoriserats och sålunda i sin omvandlade form gjorts duglig för nya uppgifter. Denna utveckling hade på grund härav i motsats till den tidigare berörda icke varit till nackdel för svensk sjöfart.

Det statistiska material, som framlagts, finge anses visa, att vår mindre skeppsfart hade påtagliga uppgifter att fylla inom det visserligen mera begränsade transportområde, där den nu hade sitt verksamhetsfält. Det vore uppenbart, att denna sjöfart i vårt land hade naturliga förutsättningar med hänsyn till såväl landets geografiska struktur och produktionsliv som även folkmaterialiet. Om så icke hade varit förhållandet, skulle den skedda anpassningen icke varit möjlig. Förhandenvarande förhållanden tydde också på att denna sjöfart hade utvecklingsmöjligheter, under förutsättning likväl att vissa yttre förutsättningar komme att föreligga.

I den statistiska avdelningen av betänkandet hade ingående redogjorts för den nuvarande mindre svenska handelsflottans bestånd, fartygsslag, åldersförhållanden, byggnadsmaterial m. m. De tydligtvis icke tillfredsställande förhållandena härutinnan finge av näraliggande skäl sättas i samband med den bakomliggande historiska utvecklingen.

Det vore i sig självt ägnat att förvåna, att de mindre segelfartygen kunnat finna användning under nuvarande tid med dess tekniska framsteg. Vad särskilt anginge dessa fartygs användning i motoriserad fart måste de givetvis i olika hänseenden ha varit mindre lämpade som sådana bland annat med hänsyn till fartygskonstruktionen, som naturligtvis närmast tagit sikte på seglingsdugligheten, till anordningarna för lastning och lossning, som tillkommit för en sjöfart av mycket mindre effektivitet än den som nu krävdes, samt för övrigt till åtskilliga egenskaper, som sammanhängde med träkonstruktionen. Även bortsett ifrån vad nu framhållits om tonnagets allmänna beskaffenhet visade enbart åldersförhållandena — som nämnts hade 35 år varit genomsnittsåldern vid utgången av år 1936 — att nu förefintliga fartyg, även med fullgott underhåll, ej kunde beräknas för någon längre tid

framåt vara användbara för sitt ändamål. Sådana direkta exempel härför gäves som att, när en äldre fartygsmotor utbyts mot en större och kraftigare, skrovet icke kunnat tåla den nya motorns påfrestningar utan fartyget måst utdömas.

Vad nu anförts rörande tonnageets beskaffenhet borde även beaktas ur sjöfartssäkerhetssynpunkt. En del av de äldre fartygen torde knappast kunna anses fullt sjövärdiga; i varje fall måste riskerna till sjöss med sådana fartyg, särskilt vid tunga laster, vara väsentligt större än med modernare tonnage, och det vore en naturlig sak, att med hänsyn bland annat till fartygens beskaffenhet dessa risker måste komma att ökas år från år. Emellertid finge ej bortses från hjälpriggens betydelse ur sjöfartssäkerhetssynpunkt.

Ett särskilt förhållande borde i detta sammanhang beaktas, nämligen att de otidsenliga bostadsförhållanden m. m., som de gamla fartygen erbjöde, under årens lopp icke hade kunnat undergå någon väsentligare förbättring. Exempelvis borde här nämnas, att dessa fartyg i allmänhet torde sakna tillfredsställande ventilationsanordningar. Svårartade olycksfall hade inträffat till stor del sammanhängande med angivna omständighet.

De mindre segelfartygen torde ej alls kunna sägas ha nått den tekniska fulländning, som hade utmärkt de oceangående segelfartygen, när dessa stodo som högst. Sedan de gamla mindre segelfartygen nu omvandlats till motorsegelfartyg, hade emellertid nutida teknik börjat göra sig gällande ifråga om detta mindre tonnage. Beträffande det visserligen ej stora antal motorsegelare och motorfartyg, som på senaste åren tillkommit, kunde man konstatera vissa utvecklingstendenser. En del nya specialbyggda typer av småfartyg, bättre rustade för sina uppgifter än de gamla omändrade segelskutorna, framträdde sålunda.

Inom det minsta tonnageet funne man en ny typ, som syntes vara på väg att ersätta exempelvis de små roslagsskutorna, som ursprungligen även de voro byggda för segel som drivkraft. Den nya typen kunde karakteriseras som ett slags motorpråm. Den hölle en dräktighet av omkring 25 nettoton och 40 bruttoton. Dessa fartyg byggdes vid de gamla träfartygsvarven. Materialet vore trä eller komposit (trä på järnspant). Medan de gamla skärgårdsbåtarna av roslagstyp vore mycket skarpa mot aktern och fören samt i botten — alltså konstruerade såsom segelfartyg, ehuru riggen senare borttagits och motor insatts — hade de nya direkt byggts såsom motorfartyg och förlänats starkare konstruktion för att bättre kunna motstå påfrestningen från motorn. De hade dessutom givits fylligare form för att kunna rymma större last utan större ändring i de tidigare brukade dimensionerna (längd, bredd och djupgående). Härigenom kunde de fortfarande användas i samma grunda och trånga farvatten som de äldre »roslagsskutorna». Genom sitt byggnadssätt bleve de mera sjövärdiga. Lastluckorna försåges med höga, skalkningsbara karmar, samtidigt som bättre stuvningsmöjligheter bereddes genom att rummet under däck gjordes djupare och lättare åtkomligt.

Vid sidan av nu nämnda mindre motorfartyg av trä byggdes även sådana av järn, dock huvudsakligen endast för specialfart (exempelvis för olja).

Vidare började inom den svenska handelsflottan framväxa en ny typ av järnbyggda motorsegelare. Sådana hade börjat importeras och infördes fortfarande särskilt från Tyskland och Holland. Numera hade man emellertid också i Sverige vid vissa varv börjat bygga dylika fartyg. De nybyggda fartygen tillhörde den större kategorien av motorsegelare och hade en dräktighet av något över 100 nettoton och upptill omkring 200 bruttoton. I jämförelse med de gamla motoriserade segelfartygen föredro de avvikelser, förutom beträffande byggnadsmaterialet, bland annat genom sina större lastluckor och sin bekvämare inredning överhuvud taget. Skrovets konstruktionsdelar

upptoge mindre del av fartygsrummet än å träfartygen och vore sålunda mindre hinderliga för lasten. Konstruktionen kunde därjämte göras starkare och risken för fartygets sönderbrytande vid förändring av tunga laster minskades. Faran för läckage vore också betydligt mindre, varför de även kunde föra ömtåligare gods. På träfartygen förstördes ej sällan lasten av läckvatten. För att ytterligare skydda lasten konstruerades järnfartygen ofta med dubbelbotten. Denna konstruktion medförde praktiska fördelar vid intagande och lossning av barlast. Även ur säkerhetssynpunkt vore dubbelbotten av betydelse för såväl fartyg som last. Skrovkonstruktionen utfördes enligt liknande principer som på de modernaste stora ång- och motorfartygen. Överhuvud taget torde man kunna anse, att nu avhandlade nya typer av små motorfartyg samt motorseglare i alla avseenden stode på en tekniskt sett hög nivå.

Kommittén framhåller härefter, att med hänsyn till den livskraft, som den mindre skeppsfarten visat, det måhända skulle kunna väntas, att sjöfarten själv — d. v. s. företagen — skulle kunna skapa förutsättningar för att genomföra den uppenbarligen nödvändiga förnyelsen av tonnaget. I detta hänseende borde emellertid beaktas denna sjöfarts organisationsformer. Enligt sjöfartsberättelsen för år 1936 hade motorseglare till ett antal av 575 och (mindre) motorfartyg till ett antal av 113 ägts av partrederier samt 255 motorseglare och 78 (mindre) motorfartyg ägts av enskilda personer. De motorseglare, som vid nämnda års utgång voro i aktiebolags ägo, hade uppgått till ett antal av allenast ej fullt 50 stycken. Härav framginge, att inom den mindre skeppsfarten huvudsakligen småföretagare vore verksamma, vilka i första hand och väsentligen vore hänvisade till utnyttjandet av sin egen — och sin familjs — arbetskraft.

Det hade i andra sammanhang framhållits, anför kommittén vidare, att i vårt land säkerhet bestående av in-teckning i fartyg vore mindre gångbar i den allmänna lånemarknaden än andra, kanske i sig själva icke värdefullare säkerheter. Utom fartygsin-teckning syntes småföretagen inom den mindre skeppsfarten i regel endast kunna erbjuda borgenssäkerhet, och även härutinnan föreläge säkert för dem stora svårigheter. Vad beträffade de lånemöjligheter, som staten erbjöde den mindre skeppsfarten genom rederilånefonden, så torde anledningen till att denna fond numera finge anses ha förlorat sin betydelse i fråga om förnyelse och modernisering av tonnaget till huvudsaklig del ligga i de krav, som uppställdes beträffande säkerheten, samt vidare i omständligheten i låneförfarandet, som småföretagen hade svårt att komma till rätta med. Den mindre skeppsfarten hade i själva verket icke kunnat utnyttja statens stödåtgärder. Med avseende å kapitalförsörjningen för angivet ändamål och statens medverkan härutinnan måste därför den mindre skeppsfarten sägas intaga en missgynnad ställning. Det vore icke så, att statens medverkan i ifrågavarande hänseende skulle kunna lättare undvaras av den mindre skeppsfarten än av den större. Det torde förhålla sig tvärtom.

Förslag till åtgärder.

Kommittén.

Under åberopande av vad i det föregående anförts framhåller kommittén, att vad det i första hand gällde vore att tillgodose den mindre skeppsfartens kapitalförsörjningsbehov för tonnageets förnyelse eller modernisering. Vad anginge den större skeppsfarten ansåge kommittén, att dess kapitalförsörjning för motsvarande ändamål numera vore på ett i stort sett tillfredsställande sätt ordnad, så vitt anginge låneformer under statens medverkan. Den mindre skeppsfarten borde sålunda nu i förevarande hänseende bringas i ett med den större sjöfarten jämförligt läge.

Enligt kommitténs mening borde vid statens åtgärder med angivet syfte den principen vara vägledande, att genom dessa åtgärder icke för en viss sjöfartsgren skapades några särskilda förmåner, som icke i huvudsakligen samma utsträckning komme annan sjöfart till del, vilken arbetade inom samma eller närgränsande transportområden. Kommittén anför med denna utgångspunkt vidare följande:

Det hade i de motioner, som så vitt anginge den mindre skeppsfarten närmast läge till grund för det kommittén lämnade utredningsuppdraget, framställts yrkanden, att den mindre skeppsfarten för avsedda lån skulle få åtnjuta räntefrihet under vissa år och för återstående del av lånetiden en jämförelsevis låg ränta.

Ett tillmötesgående av detta förslag skulle i själva verket innebära, att för nämnda sjöfartsgren skapades ett särskilt stöd av direkt subventionskarakter. Frågan om subventionering i någon form av svensk sjöfart hade emellertid en långt vidare räckvidd än spörsmålet om tillgodoseendet i vanliga former enbart av sjöfartens kapitalbehov såsom sådant. Denna fråga måste för övrigt — därest nu överhuvud taget på grund av förhållandenas makt överväganden i den riktningen skulle bli nödvändiga — betraktas i ett större sammanhang. En dylik fråga tillhörde ett område av kommitténs utredning, till vilket kommittén senare torde få återkomma, sedan för kommittén skapats möjligheter att söka giva den klarläggande opartiska bild av den svenska sjöfartens läge, vilken enligt kommitténs direktiv förutsattes till stor del skola grunda sig på resultaten av de statistisk-ekonomiska undersökningar, som redan igångsatts inom kommerskollegium och sannolikt ytterligare bleve erforderliga.

Att i nu förevarande sammanhang föreslå några speciella förmåner för den mindre skeppsfarten i fråga om räntan å ifrågasatta lån hade kommittén för övrigt icke ansett sig kunna förorda, då det för underlättande av tonnageförnyelsen betydelsefullaste syntes vara att skapa lättillgängliga lånemöjligheter för denna sjöfart, som hade avsevärda svårigheter att få sitt lånebehov täckt i den allmänna lånemarknaden, medan däremot själva räntesatsen i och för sig icke torde böra tillmätas allt för stor betydelse. Med nu angivna utgångspunkter syntes det kommittén ligga närmast till hands att vid anordnande av lånemöjligheter för den mindre sjöfarten i görligaste mån anknyta till de låneformer, som genom skeppshypotekskassan och statens sekundärlånefond för rederinäringen redan funnes tillskapade med särskilt sikte på den större (maskindrivna) sjöfartens behov.

Det väsentligen nya i den genom skeppshypotekskassan tillskapade låneformen vore, att fartygsinteckningen, i förbindelse med vissa former av för-

säkring för det hypotiserade fartyget, på ett dittills icke tillämpat sätt godtagits såsom betryggande säkerhet för lån. Tidigare torde fartygsinteckning knappast ha betraktats som fullgod säkerhet i den allmänna lånemarknaden; i varje fall hade det visat sig vara förenat med svårigheter att placera sådan säkerhet. Anordningen med skeppshypotekskassan hade träffats på det sättet, att utöver den säkerhet, som kassans inteckningar representerade, ställts viss statlig garanti för kassans utelöpande obligationslån för finansiering av dess verksamhet. Att man sålunda ansett sig kunna skänka större förtroende åt denna form av säkerhet hade berott även på den nya lagstiftning angående sjöpanträtt samt redareansvar, som förberetts och som beräknades komma att stärka fartygsinteckningens värde som säkerhet. Detta förhållande liksom den erfarenhet, som man under åren efter skeppshypotekskassans tillkomst vunnit rörande fartygshypoteket som säkerhet, torde bekräfta riktigheten av den nya uppfattning, som sålunda arbetat sig fram. Ett tecken på detta ökade förtroende vore vidare det goda mottagande, som hypotekskassans obligationer rönt i allmänna obligationsmarknaden.

Det torde icke föreligga anledning, varför icke in-teckning i mindre tonnage som lånesäkerhet borde kunna tillerkännas i stort sett motsvarande värde som in-teckning i större tonnage. Framhållas borde, att läget nu så tillvida vore mera gynnsamt än vid tidpunkten för skeppshypotekskassans tillskapande som den berörda lagstiftningen angående sjöpanträtt och redareansvar trädde i kraft den 1 januari 1939.

När det sålunda gällde att på grundval av fartygshypoteket anordna en lånerörelse, motsvarande skeppshypotekskassans, för den mindre skeppsfarten gällde det först att taga ställning till, huruvida icke detta borde realiseras på det sätt, att skeppshypotekskassans verksamhet utvidgades till att omfatta beviljande av lån mot in-teckning även i den mindre skeppsfartens tonnage.

Kommittén ville härvid erinra om att, då kommerskollegium jämte vissa sakkunniga (»stödutredningen») år 1936 framlade förslaget om inrättande av sekundärlånefonden, man på ett förberedande stadium av denna utredning haft under övervägande, huruvida icke det med sekundärlånefonden avsedda låneinstitutet skulle kunna direkt anknytas till skeppshypotekskassan. Kommerskollegium och de sakkunniga, som före framläggandet av förslaget i ämnet samrått med ledamöter av styrelsen för kassan, hade emellertid liksom nämnda ledamöter funnit den antydda utvägen icke vara genomförbar. Till en början hade en dylik utvidgning av kassans verksamhet ansetts knappast låta sig förena med behörig hänsyn till nuvarande innehavare av kassans obligationer. Och även om rent konstruktivt sett sådana anordningar träffades, att dessa obligationsinnehavare i avseende å värdet av säkerheterna för deras obligationer reellt och formellt hölles utanför transaktionen, skulle detta medföra en för kassan säkerligen mycket vanskelig komplicerad förhållanden beträffande densamma. Och även med i görligaste mån betryggande garantier gentemot risker för sekundärlånen kunde likväl befaras, att vanskligheter skulle kunna uppstå beträffande placeringen av framtida nya emitteringar av obligationer från kassan. Beaktas finge och vissa svårigheter beträffande regleringen av det ekonomiska andrahandsansvar, som enligt § 15 förordningen angående skeppshypotekskassan för vissa där angivna fall åvilade redare med lån från kassan. Kollegii och de sakkunnigas förslag, som i denna del senare hade tillstyrkts av kassans styrelse, hade som bekant inneburit inrättande av en visserligen till kassan organisatoriskt anknuten men eljest fullt fristående statlig sekundärlånefond.

I sitt yttrande över 1938 års riksdagsmotioner rörande stöd åt den mindre

skeppsfarten hade styrelsen för skeppshypotekskassan hemställt, att, därest åsyftade stödåtgärder beslutades, dessa icke skulle möjliggöras genom att villkoren för lån gjordes lindrigare än nu gällande eller att kassans verksamhet utvidgades till att lämna lån jämväl till segelfartyg med hjälpmotor. De stora obligationslån, som kassan redan upptagit, hade som säkerhet in-teckningar i sådana fartyg, som i förordningen för kassan avsåges, och då enligt denna förordnings föreskrifter kassans utestående fordringar utgjorde gemensam säkerhet för samtliga kassans obligationslån, skulle säkerheten komma att förminskas, därest framdeles lindrigare villkor för erhållande av lån hos kassan föreskrevs än som nu gällde eller kassans verksamhet utvidgades i nyss nämnd omfattning. Säkerligen skulle, slutade styrelsen, också i så fall framdeles nya obligationslån icke så lätt och icke heller på så förmånliga villkor som hittills kunna upptagas. I sitt i ärendet den 5 april 1938 till riksdagens statsutskott avgivna utlåtande hade kommerskollegium anslutit sig till styrelsens uppfattning, varför kollegium funnit skäl föreligga att undersöka, huruvida icke motsvarande möjligheter till kapitalanskaffning skulle kunna anordnas i någon annan form.

Kommittén framhåller, att de skäl, som sålunda anförts mot utvidgande av skeppshypotekskassans verksamhet på nyss ifrågasatt sätt, enligt kommitténs mening finge anses ha giltighet och borde föranleda, att man åtminstone för närvarande avstode från tanken på en dylik anordning. Under sådana förhållanden torde för tillgodoseende av den mindre skeppsfartens kreditbehov någon annan väg nu icke vara framkomlig än att en särskild statlig lånefond för ändamålet inrättades. Detta hindrade icke, att det framdeles, sedan närmare erfarenheter av det nya låneinstitutet vunnits, toges under förnyat övervägande, huruvida icke denna låneverksamhet, såvitt anginge primärlånen, skulle kunna vid lämplig tidpunkt direkt införlivas med skeppshypotekskassans verksamhet. För att vinna största möjliga enkelhet i organisationen och jämväl nedbringa kostnaderna för verksamheten samt för utnyttjande av den stora erfarenhet på hithörande område, som i kassan funnes representerad, syntes det kommittén vara lämpligast, att för den mindre sjöfarten lånerörelsen anknötes till skeppshypotekskassan på liknande sätt som skett i fråga om sekundärkrediten för den större sjöfarten.

Kommitténs förslag innebär, att den enligt kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) inrättade statens sekundärlånefond för rederinäringen skulle utvidgas till en fond, som hade till ändamål *dels* beviljande av primärlån för segelfartyg med hjälpmaskin eller eljest fartyg, som av styrelsen för skeppshypotekskassan prövades icke böra ifrågakomma för lån från kassan, *dels* ock lämnande av sekundärlån ej mindre, såsom hittills, för fartyg, som vore belånat i kassan, utan även för fartyg, för vilket primärlån från fonden lämnats. Till motivering härav anför kommittén, att när kommittén haft att överväga åtgärder för tillgodoseende — efter den förut berörda jämställdhetsprincipen — av den mindre skeppsfartens lånebehov, hade detta syfte icke ansetts kunna förverkligas, med mindre än att denna sjöfart i motsvarande grad som den större med statens medverkan bereddes möjlighet till icke blott primärkredit utan även sekundärkredit för nybyggnads- och moderniseringsföretag. För förverkligandet av detta syfte hade

kommittén på ett tidigare stadium av sina öfverväganden tänkt sig en anordning i den formen, att för primärkrediten bildades en fullt fristående statlig lånefond, under det att sekundärkrediten skulle direkt anslutas till den redan inrättade statens sekundärlånefond. Primärlånefonden skulle därvid i likhet med sekundärlånefonden förvaltas av riksgäldskontoret och lånerörelsen för statens räkning handhavas av en nämnd av enahanda sammanställning som nämnden för nuvarande sekundärlånefond, dock med viss förstärkning. I anslutning härtill skulle fristående bestämmelser för primärlånefondens förvaltning och handhavande bliva erforderliga och nu gällande bestämmelser för sekundärlånefonden underkastas viss omarbetning. Kommittén hade emellertid funnit åsyftade mål kunna uppnås på ett i varje fall mycket enklare och mera naturligt sätt, nämligen genom att som förut antytts och av författningsförslaget närmare framginge den nuvarande sekundärlånefondens verksamhetsområde utvidgades, en anordning som förutsatte erforderligt kapitaltillskott till den hittillsvarande fonden.

Kommittén berör i detta sammanhang en konsekvens av kommitténs förslag beträffande anordnande av jämväl sekundärkredit för den mindre sjöfarten, nämligen i avseende å den allmänna omfattningen av sekundärlåneverksamheten, samt anför härutinnan:

För den nuvarande sekundärlånefonden gällde som villkor för lån, utom att fartyget skulle vara belånat i skeppshypotekskassan, bland annat att sjöfarten skulle avse utrikes fart. Den nu ifrågavarande mindre sjöfarten vore till stor del kust- och annan inrikesfart. Av föreliggande utredning framginge, att förnyelse eller modernisering av tonnaget framstode som en nödvändighet beträffande den inrikes lika väl som för den utrikes sjöfarten. Det borde härutinnan för övrigt understrykas, att beträffande just det mindre tonnaget större svårigheter än eljest förelåge att träffa ett effektivt avgörande av frågan, huruvida eller i vad mån ett fartyg, som vore under byggnad eller modernisering, i verkligheten komme att användas i den ena eller den andra farten. Ett dylikt avgörande vore beträffande det större tonnaget väsentligen lättare i betraktande av de speciella typer, som i den utrikes sjöfarten företrädesvis komme till användning. Härtill komme, vad anginge särskilt det mindre tonnaget, att detta i praktiken kunde komma till användning i utrikes sjöfart under en längre period, som sedan avlöstes av en kortare eller längre period i inrikes sjöfart. Användningen av ifrågavarande tonnage företedde sålunda större växlingar än vad som vore fallet beträffande annat tonnage.

Inrikes sjöfartens tonnage borde med hänsyn till vad sålunda anförts icke undantagas från de lånemöjligheter, som här avsåges skola beredas. Då förslaget vore och enligt kommitténs sätt att se måste vara uppbyggt på den principen, att någon förmånsställning icke skulle givas åt en sjöfartsgren framför annan inom samma eller näralliggande verksamhetsområden, framstode det som en följd härav att möjlighet till erhållande av sekundärkredit ur avsedd lånefond även borde stå öppen för den inrikes större sjöfarten.

Kommittén kunde för sin del ej heller finna, att några tillräckligt bärande skäl kunde anföras mot en sådan utvidgning av sekundärlånens tillämpningsområde. I och för sig vore det naturligt, att sekundärkrediten omspände samma område som primärkrediten. Att så icke skedde vid tillskapandet av sekundärlånefonden finge ses i samband med de vid tidpunk-

ten därför rådande sjöfartskonjunkturerna samt konkurrensförhållandena på den internationella fraktmarknaden, särskilt såvitt anginge trampsjöfarten. Att beakta vore även, hurusom kommerskollegii och stödsakkunnigas förslag i ämnet med hänsyn just till berörda förhållanden — det svenska utrikesgående större tonnagets hårda konkurrens med statssubventionerat utländskt tonnage — hade avsett lån mot något förmånligare räntevillkor än som senare kom att beslutas. Med hänsyn härtill och i nuvarande läge synes det kommittén icke längre finnas tillräcklig anledning att för sekundärlån till den större sjöfarten upprätthålla den angivna begränsningen till utrikes gående tonnage.

Kommittén upptager här efter till behandling frågan om det vid en utvidgning av statens sekundärlånefond för rederinäringen till en statens fond för sekundärlån åt rederinäringen och lån i övrigt åt den mindre skeppsfarten erforderliga kapitaltillskottet till den sålunda ombildade fonden.

I fråga härom har kommittén anfört följande:

Den nuvarande fondens kapital uppginge till 2,500,000 kronor. Med hänsyn till den åtminstone hittills jämförelsevis ringa omfattning, vari denna fond tagits i anspråk för sekundärlån, syntes fondens ifrågavarande kapital kunna väntas tillsvidare förslå även för den utvidgade användning i avseende å sekundärlån, som fonden enligt kommitténs förslag förutsattes skola få genom att även den mindre sjöfartens behov av sekundärlån skulle tillgodoses därur.

Ett kapitaltillskott vore däremot erforderligt med hänsyn till fondens utvidgning till att avse jämväl primärlån åt den mindre sjöfarten. Det behöfliga kapitaltillskottet hade kommittén beräknat till ett belopp av för närvarande 3,000,000 kronor. Härvid hade kommittén utgått från en nyanskaffning under en 10-årsperiod framåt av omkring 100 fartyg om i genomsnitt per fartyg 200 å 250 ton d. w. Självfallet beredde beräkningen av det i nu ifrågavarande avseende erforderliga kapitaltillskottet vanskligheter, men vägledande för kommittén vid denna beräkning hade även varit, att en viss varsamhet borde iakttagas, då det, som här vore fallet, gällde att pröva sig fram i fråga om en i viss mån ny form för statens medverkan till särskilt den mindre sjöfartens modernisering i avseende å det däri nyttjade tonnaget.

För nu ifrågavarande ändamål torde alltså böra å kapitalbudgeten för budgetåret 1939/40 anvisas ett reservationsanslag av angivet belopp.

Det erforderliga kapitalbeloppet anser kommittén, såsom inledningsvis nämnts, böra anskaffas genom avförande från rederilånefondens kapitaltillgång av ett motsvarande belopp. Till närmare utveckling av detta förslag anför kommittén:

Efter de ändringar i bestämmelserna för rederilånefondens, som genomfördes år 1936, skulle de ändamål, fonden för närvarande hade att tillgodose, kunna sammanfattas sålunda.

Till en början hade fonden förutsatts även under mera normala tider kunna bliva erforderlig för rederiföretags förseende med driftskapital. Av förarbetena till rederilånefondens att döma hade redan vid dess inrättande tagits sikte på bland annat detta ändamål.

Skeppshypotekskassan avsåge i främsta rummet att förse rederierna med erforderligt kapital för byggande av nya fartyg eller moderniserande av äldre fartyg. Endast i mindre omfattning avsåges kassan skola lämna lån för anskaffande av s. k. secondhand-tonnage och då endast till dylikt tonnage, som

vore jämförelsevis nytt och modernt. Av förarbetena till skeppshypotekskassan och vad som i övrigt förekommit vid behandlingen av frågor rörande kassan framginge nämligen otvetydigt, att dess uppgift närmast vore att verksamt bidra till det svenska tonnagens förnyring och modernisering. I syfte att strävandena att förnygra landets tonnage icke skulle motverkas genom import av alltför gammalt tonnage, hade år 1936 genomförts importförbud på fartyg av högre ålder än 20 år. Beträffande import av fartyg av yngre årsklasser infördes skärpta bestämmelser rörande tonnagens beskaffenhet. Under särskilda omständigheter kunde emellertid införande till riket av äldre fartyg än sådana, för vilka lån kunde erhållas från skeppshypotekskassan, med iakttagande av nyssnämnda restriktioner utgöra ett legitimt behov, för vars tillgodoseende i viss utsträckning rederilånefonden hade ansetts böra likasom hittills tillhandagå med lån.

Skeppshypotekskassans verksamhet avsåg vidare endast maskindrivna fartyg. Lån till segelfartyg eller segelfartyg med hjälpmaskin utlämnades sålunda, såsom förut nämnts, icke av kassan. Ej heller utlämnade kassan i regel lån till mindre maskindrivna lastfartyg. Då den mindre skeppsfarten, därest rederilånefonden avvecklats, skulle undandragits lånemöjligheter under statens medverkan, hade vid övervägandena år 1936 rörande rederilånefonden tillgodoseendet av den mindre skeppsfarten på utrikes ort ansetts böra utgöra det tredje ändamål, varför fonden vore erforderlig.

Om nu, på sätt kommittén föreslog, en särskild ny låneform för den mindre skeppsfarten tillskapades, bleve såsom en följd härav rederilånefondens verksamhetsområde ytterligare begränsat utöver vad som skett genom skeppshypotekskassans inrättande för tillgodoseende av den med maskindrivet (större) tonnage bedrivna sjöfartens behov av lån för tonnagens förnyelse. Med hänsyn härtill ansåg kommittén sig böra föreslå, att samtidigt med anvisande av medel för det föreslagna kapitaltillskottet till sekundärlånefonden ett häremot svarande belopp, 3,000,000 kronor, avfördes från rederilånefondens kapitaltillgång.

Kommittén uttalar i detta sammanhang, att i betraktande av den på senare tid ringa och efter hand alltmera minskade användningen av rederilånefonden det måhända kunde ifrågasättas, huruvida icke en ytterligare beskärning av fonden skulle genomföras. Då frågan härom emellertid syntes kommittén böra prövas i ett större sammanhang, hade kommittén ansett, att med överväganden i ifrågavarande hänseende borde få anstå, tills kommittén kunnat skapa sig den vidare överblick över sjöfartens förhållanden i allmänhet, som den fortsatta utredningen skulle avse att möjliggöra.

Med avseende å det under tionde huvudtiteln anvisade anslaget till förvaltningskostnader för statens sekundärlånefond för rederinäringen anför kommittén i detta sammanhang slutligen, att den ombildning av denna fond, som av kommittén föresloges, torde förutsätta dels visst bidrag till styrelsen för skeppshypotekskassan, avseende särskilt arvode till ytterligare en ledamot, dels ock bidrag till sådan ökning av kostnaderna i övrigt för lånerörelsens handhavande m. m., som torde få förutsättas bliva följden av den vidgade uppgiften för fonden. Det nu utgående anslaget syntes för angivna ändamål böra höjas med skäligt belopp.

Yttranden.

Statskontoret förordar bifall till kommitténs förslag samt anför härvid följande:

Kommitténs uttalanden i fråga om önskvärldheten av en statlig medverkan för beredande av lånemöjligheter för den mindre skeppsfarten för tillgodoseende av dess behov av kapitalförsörjning för tonnagets förnyelse och modernisering funne ämbetsverket beaktansvärda. Den av kommittén för vinnande av det åsyftade målet föreslagna vägen funne även ämbetsverket vara att förordas.

Med hänsyn till vad kommittén föreslagit i fråga om den begränsning av rederilånefondens verksamhetsområde, som den ifrågasatta nya låneformen skulle medföra, hade ämbetsverket icke något att erinra mot att av rederilånefondens kapitalmedel toges i anspråk ett belopp av 3,000,000 kronor. Ämbetsverket ville emellertid fästa uppmärksamheten vid att, i den mån primärlånen icke kunde beräknas lämna full förräntning, erforderligt avskrivningsanslag borde uppföras å driftbudgeten.

Av de sjöfartssammanslutningar, som yttrat sig i ärendet, hava *Sveriges redareförening* och *Sveriges segelfartygsförening* förklarat sig icke hava något att erinra mot, respektive förordat bifall till kommitténs förslag.

Även *Sjöassuradörernas förening* har förordat bifall till förslaget; föreningen har därvid anfört bland annat följande:

Det fylliga statistiska material och den redogörelse för motorsegelaretonnagets utveckling under gångna tider fram till närvarande tid, varmed betänkandet inleddes, gäve tydligt vid handen vad föreningen i annat sammanhang ansett sig böra framhålla, nämligen att detta tonnage vore i stort behov av förnyelse och förbättring. Att dess roll i samfärdseln ingalunda vore utspelad framginge också av de synpunkter och slutsatser, som kommittén i skilda hänseenden framfört.

Vad kommittén anfört beträffande nuvarande lånemöjligheter genom statens medverkan liksom de förslag, vilka framförts för utbyggande av låneverksamheten efter vissa närmare angivna riktlinjer, funne föreningen icke anledning att uttala sig om på annat sätt än att föreningen förordade kommitténs förslag, att med hänsyn till administrativa och ekonomiska synpunkter anknytning till de låneinstitut, som redan funnes, skedde i möjligaste grad.

Sveriges allmänna sjöfartsförening har anfört i huvudsak följande:

Den av kommittén åberopade principen att icke genom statliga åtgärder för en viss sjöfartsgren finge skapas några särskilda åtgärder, som icke i huvudsakligen samma utsträckning komme annan sjöfart till del, vilken arbetade inom samma eller närliggande transportområden, vore även enligt föreningens uppfattning riktig under förutsättning, att de olika sjöfartsgrenarna arbetade under lika förhållanden i övrigt. Men att utsträcka tillämpningsområdet för åtgärder, som befunnits nödvändiga för en viss sjöfartsgren, till att avse en redan tidigare i andra hänseenden gynnad sjöfartsgren utan att tillse att likabehandling komme till stånd även i sistberörda hänseende kunde uppenbarligen icke vara riktigt.

Den gynnade ställning, som motorsegelsjöfarten genom lagstiftningen och på annat sätt redan för närvarande åtnjöte, återspeglades tydligt av den utveckling, som framginge av den statistiska avdelningen av betänkandet.

Utredningen syntes föreningen så långt ifrån tyda på nödvändigheten av särskilda kapitalförsörjningsåtgärder för den mindre sjöfartens del, som den fastmera vore ägnad att belysa en faktiskt ökad konkurrensförmåga hos det mindre tonnaget redan med nuvarande möjligheter till kapitalförsörjning. Uppenbarligen skulle kommitténs förslag, därest det genomfördes, komma att ytterligare påskynda utvecklingen. Men detta innebure icke, att en modernisering av den mindre handelsflottan skulle komma till stånd i den meningen att nya fartyg skulle ersätta äldre. Tvärtom måste man räkna med, att de till motorseglare förändrade segelfartygen i största utsträckning skulle alltjämt deltaga i konkurrensen. Vid sådant förhållande måste man, om förslaget genomfördes, förutse en så pass kraftig stegring av tonnageproduktionen, att den kunde befaras framkalla motsvarande svårigheter, som nu rådde inom det landväga transportväsendet. Innan något avgörande skedde, borde sålunda enligt föreningens bestämda uppfattning avvaktas resultatet av den utredning, åsyftande en klarläggande opartisk bild av förhållandena, som kommittén enligt direktiven hade att verkställa. Föreningen funne så mycket större anledning till ett sådant ställningstagande som den fortsatta utredningen av kommittén avsåge att klarlägga bland annat verkningarna för de olika kategorierna av sjöfart av den nya sjöarbetslagslagen.

Föreningen har i anslutning härtill hemställt, att i avvaktan på resultatet av den fortsatta utredningen kommitténs förevarande förslag icke måtte föranleda någon åtgärd.

Stockholms rederiförening har framfört enahanda synpunkter som Sveriges allmänna sjöfartsförening.

Kommerskollegium tillstyrker för sin del bifall till kommitténs förslag samt anför:

Kommittén hade i sitt betänkande — särskilt i den statistiska avdelningen av detsamma — visat, hurusom utvecklingen inom den mindre skeppsfarten, såvitt anginge den nu motoriserade fartygsflottan, hitintills finge anses hava haft ett förhållandevis gynnsamt förlopp. Framlagt siffermaterial för senaste åren, sedan motoriseringen av segelfartygsflottan genomförts, visade en både absolut och relativ ökning av denna sjöfarts bruttofraktintäkter. Å andra sidan visade emellertid materialet, att denna skeppsfarts utöware nu stode inför en ofrånkomlig nödvändighet att förnya och modernisera fartygsflottan, för den händelse denna sjöfart skulle kunna vidmakthållas.

Den motoriserade mindre sjöfarten hade direkt utvecklats ur vår segel-sjöfart från tidigare skede. Under en 25-årsperiod räknad från tiden före världskrigets utbrott hade den mindre segelfartygsflottan, som eljest varit utdömd, successivt blivit motoriserad. Även med inräknande i segelfartygsflottan av de motoriserade fartygen förlorade denna flotta genom de stora segelfartygens bortgång i betydelse till inemot slutet av 1920-talet, medan den efter denna tidpunkt vunne i betydelse, allteftersom motoriseringen av tonnaget efter hand starkare gjorde sig gällande. Ehuru flottan kvantitativt sett icke ökat, hade genom motoriseringen denna flotta givetvis vunnit i effektivitet, ett förhållande som alltmer framträdde under de senaste årens utveckling. Att denna utveckling återspeglades i ökade bruttofraktsiffror och även överhuvud taget större andel i trafiken för de nu motoriserade segelfartygen, vore helt naturligt, och förklaringen härtill behövde icke sökas i uppgivet förhållande, att denna sjöfart skulle inta en med hänsyn till sjösäkerhets- och sociallagstiftningen gynnad ställning.

Såsom kommittén i olika sammanhang betonat finge det överhuvud taget anses förvånansvärt, att det motoriserade segelfartygstonnaget trots sin tekniska ofullkomlighet likväl kunnat finna användning i vår tid. Såvitt kollegium kunde bedöma, kunde detta icke ha möjliggjorts på konstlad väg genom lagstiftningsbestämmelser. Den av kommittén givna förklaringen torde i stället vara riktig, att denna sjöfart i vårt land hade naturliga förutsättningar med hänsyn till såväl landets geografiska struktur och produktionsliv som även folkmaterialiet. I anslutning till vad nu sagts torde det såsom bevisande för denna sjöfarts förutsättningar och betydelse för vårt land böra framläggas vissa uppgifter, vilka åstadkommits, bland annat, genom bearbetning av statistiskt primärmaterial från år 1936. I nämnda material redovisades omkring 260 hamnar och lastageplatser med av Kungl. Maj:t fastställd taxa. För 142 av dessa hamnplatser redovisades minst 10 anlöpningar av (jämväl utländska) motorseglare (32 hamnplatser syntes under året icke hava anlöpts av något fartyg). En uppskattning på grundval av samtidigt genomgången material gäve vid handen, att av de nämnda hamnplatserna reguljärtrafiken berörde högt räknat ett 100-tal. Enligt en år 1928 verkställd inventering funnes cirka 300 hamnplatser med särskilda kajanläggningar men i avsaknad av fastställd taxa. Dessa senare hamnplatser torde kunna antagas i huvudsak icke beröras av den reguljära sjötrafiken. Nu anförda siffror torde i viss mån kunna tjäna till belysning av motorsegelsjöfartens betydelse för vårt näringsliv allmänt sett.

Att behov föreläge av en förnyelse av ifrågavarande fartygsflotta vore ställt utom varje tvivel. Det förhållandet, att motorsegelsjöfarten efter förhållandena kunnat lägga i dagen betydande livskraft, torde icke kunna vara ett skäl *mot* statens medverkan till en nödvändig förnyelse av dess tonnage. Ej heller torde det med fog kunna göras gällande, att en sådan medverkan från statens sida, som ansetts erforderlig vad beträffade den större skeppsfarten, skulle vara umbärlig för den mindre skeppsfarten. Redan vad nu vore allmänt känt om denna sjöfarts organisations- och arbetsförhållanden gäve vid handen, att alldeles särskilda svårigheter föreläge för dess utöware att i allmänna lånemarknaden uppdriva erforderligt kapital.

Kollegium tager vidare upp till ingående prövning det av Sveriges allmänna sjöfartsförening gjorda uttalandet, att det ej vore riktigt att utsträcka tillämpningsområdet för åtgärder, som befunnits nödvändiga för en viss sjöfartsgren, till att avse en redan tidigare i andra hänseenden gynnad sjöfartsgren utan att tillse, att likabehandling komme till stånd även i sistberörda hänseende. Under förmälan att med detta uttalande torde åsyftas, att den mindre skeppsfarten genom sjösäkerhets- och annan lagstiftning skulle för närvarande åtnjuta en undantagsställning, som försatte denna sjöfart i ett i konkurrenshänseende oberättigat gynnad läge i förhållande till annan sjöfart och särskilt den reguljära inrikessjöfarten, framhåller kollegium, att sjösäkerhets- och liknande spörsmål finge anses bilda ett särskilt frågekomplex, varå icke — i varje fall icke i första hand — motsvarande ekonomiska synpunkter borde anläggas som å förevarande spörsmål, vilka till sin art vore av ekonomisk natur. Kollegium finner det emellertid kunna vara anledning att till granskning upptaga, i vilka hänseenden motorsegelsjöfarten skulle genom lagstiftningen vara satt i undantagsställning, därvid syntes kunna komma i betraktande gällande bestämmelser angående lotsplikten, ungäldsdebi-

teringen i vissa fall, befälsbemanningen samt sjöarbetstiden och vissa särskilda sjösäkerhetsanordningar. Kollegium anför härutinnan följande:

Lotsplikten gällde endast för utrikes sjöfart och för sådan sjöfart vad beträffade fartyg med en nettodräktighet över 100 ton. Då *hela* inrikessjöfarten vore undantagen från lotsplikt, berörde alltså frågan om lotsfrihet för fartyg (oavsett cert) under viss storleksgräns icke förevarande fråga, såvitt densamma anginge kust- och inre sjöfarten. Såvitt anginge utrikessjöfarten vore denna tonnagegräns motiverad med hänsyn, bland annat, till fartygens relativt ringa djupgående.

Motsvarande vore förhållandet beträffande de sjöfartsavgifter, som torde kunna hava intresse i förevarande sammanhang. Fyr- och båkavgiften åvilade endast den utrikesgående sjöfarten med fartyg om mera än 40 nettoton, och tonavgiften, vilken icke gjorde åtskillnad mellan fartyg av olika storlek, belastade likaledes endast den utrikes sjöfarten. Vad anginge hamnavgifterna (utgående efter av Kungl. Maj:t fastställda taxor) rådde väl skillnad i avgiftsdebiteringen för fartyg i inrikes och i utrikes fart, men däremot förekomme ingen olikhet med hänsyn till fartygets cert. Anmärkas finge, att reguljärtrafiken av förklarliga skäl intog en viss särställning i fråga om dessa avgifter. Ej heller i grundpenningtaxorna gjordes skillnad på fartyg av olika cert, och beträffande kanalavgifterna gällde i stort sett vad som anförts om hamnavgifterna.

I fråga om fordringarna å maskinbefälsbemannning gällde olika bestämmelser med hänsyn till fartygets cert. För segelfartyg med hjälpmaskin med maskinstyrka av högst 55 eff. hkr krävdes, att befälhavare eller annan ombord anställd skulle innehava motorskötartyg, och för fartyg med maskinstyrka över 55 eff. hkr skulle sådan person, som nämnts, innehava motorskötartbevis och ytterligare en man innehava motorskötartytg, allt under förutsättning att maskinen bekvämt kunde manövreras från styrplatsen. Vore detta senare ej fallet, krävdes i svenskt farvatten och östersjöfart, att särskild motorskötare vore anställd, dock att å fartyg med större maskinstyrka än 180 eff. hkr. något strängare fordringar gällde. För maskindrivna fartyg i östersjöfart med maskinstyrka om högst 150 eff. hkr uppställdes fordran å en maskinist av 3:e klass samt vid mer än 12 timmars gång mellan ändstationerna därjämte en motorskötare med kvalificerad praktisk tjänst; för sådana fartyg med maskinstyrka över 150 eff. hkr fordrades en maskinist av 2:a klass samt vid mer än 12 timmars gång därjämte en maskinist av 3:e klass.

Av det anförda framginge, att fordringarna å maskinbefälsbemanningen vore väsentligen lindrigare för motorsegelfartyg än för maskindrivna fartyg. Motorseglarnas förmånligare ställning hängde emellertid uppenbarligen samman med — såsom direkt utsades i förarbetena till författningen och även i bestämmelserna antydde — ifrågavarande tonnages speciella tekniska företräden.

Vad anginge befälsbemanningen i övrigt byggde gällande författningsbestämmelser, frånsett de rena segelfartygen och passagerarfartygen, genomgående på en gradering icke efter cert utan efter fartygsstorleken och den fart, vari fartygen nyttjades. Tidigare gällande bestämmelser hade i avseende å fartygs-(däcks-)befälet likställt segelfartyg med hjälpmaskin med segelfartyg, för vilka senare liksom nu gällde lindrigare bestämmelser. Med hänsyn till de intressen, som låge till grund för befälsförordningens bestämmelser, hade detta ansetts oberättigat, varför vid senaste revision (1936) av förordningen fartygsbefälsbemanningen å segelfartyg med hjälpmaskin hade gjorts överensstämmande med vad som gällde för maskindrivna fartyg eller alltså

inom alla fartområden med klassificering efter storlek. Denna senare uppdelning torde få anses ofrånkomlig, då man eljest, för att taga ett här närliggande exempel, skulle nödgas kräva styrmansbrev för befälhavaren å alla fartyg i östersjöfart, oavsett storleken, medan det nu för fartyg om högst 250 tons bruttodräktighet i nämnda fart fordrades skepparbrev av 1:a klass för befälhavaren och först å större fartyg styrmansbrev. Denna indelning hänförde sig till de speciella grunder, som varit och måste vara vägledande för befälsförordningens utformning, och kunde sålunda icke anses innebära någon ur ekonomisk synpunkt framskapad preferensställning för det mindre tonnage.

I fråga om reglering av arbetstiden till sjöss gällde och hade alltsedan införandet i vårt land av sådan reglering gällt, att från lagbestämmelsernas tillämplighet vore undantagna motorseglare med en bruttodräktighet understigande 100 ton. Ur förarbetena till den nya sjöarbetstidslagen torde för angivande av motiven för ett sådant undantag böra återgivas följande uttalande av föredragande departementschefen:

»Vidkommande ifrågasatt utsträckning av sjöarbetstidslagens tillämpning till fartyg, som för närvarande äro därifrån undantagna, har jag efter prövning av de förslag, som i sådant hänseende från skilda håll framkommit, anslutit mig till ämbetsverkens mening härutinnan. Jag har visserligen ej varit främmande för tanken att, på sätt i sakkunnigförslaget skett, likställa motorsegelfartyg med andra maskindrivna fartyg, eller att åtminstone genom en övergångsbestämmelse inskränka undantaget beträffande motorsegelfartyg under 100 bruttoton till existerande fartyg. Vid närmare övervägande har jag emellertid funnit förhållandena inom denna gren av sjöfarten med dess små och i allmänhet ekonomiskt föga bärkraftiga fartygsenheter, bemannade i regel med allenast några få man, överhuvud taget mindre lämpade för sådan reglering varom här är fråga, och jag har härvid jämväl tagit hänsyn till förefintligheten av liknande skäl och omständigheter, som de, vilka i fråga om den allmänna arbetstidslagen föranlett undantagande av smärre företag (med högst 4 arbetare).»

Ytterligare en bestämmelse rörande sjöarbetstidslagens tillämpningsområde torde få sägas i särskild grad hava betydelse för motorseglarna. Från lagens tillämpning undantoges arbete, som utfördes av person tillhörande redarens familj å fartyg i inskränkta fart än nordsjöfart. Till grund för detta undantag låge i viss mån samma motiv som för det nyss berörda undantaget. I motiven till lagen erinrade sålunda departementschefen om att liknande undantag förekomme såväl i arbetarskyddslagen som i allmänna arbetstidslagen. Analogien med den allmänna lagstiftningen om arbetstidsreglering vore även genomförd vad anginge tolkningen av begreppet »person tillhörande redarens familj», som enligt motiven i överensstämmelse med vad allmänt gällde finge anses äga relativt vidsträckt innebörd och sålunda omfatta jämväl avlägsnare släktingar och till och med oskylda personer, såsom fosterbarn och myndlingar, när de levde i gemensamt bo med arbetsgivaren och tillhörde hans hushåll.

I mån som särskilt motorseglarna med hänsyn till förut omförmälda undantag från sjöarbetstidsregleringens tillämpning åtnjote en preferensställning, vore sålunda att framhålla, hurusom detta stode i överensstämmelse med de allmänna principerna för arbetstidsregleringen inom hela vårt näringsliv. Åtminstone på andra områden av detta torde, förutom att begränsning i någon omfattning torde ligga i sakens natur, hava ansetts, att de större företagen med hänsyn till sina större rationaliseringsmöjligheter och resurser i övrigt icke i konkurrenshänsende behövde lida något avsevärdare men genom dessa undantag för de minsta företagsenheterna.

Vad slutligen anginge vissa särskilda sjösäkerhetsanordningar å fartyg gällde, att fartyg med en bruttodräktighet av 150 ton eller mera, som befordrade gods eller passagerare, skulle i utrikes fart eller i östersjöfart mellan svenska hamnar till ledning för tillsynen å dess nedlastning vara försett med lastmärke, utvisande fartygets minsta tillåtna fribord. Enligt gällande sjölag ålåge det emellertid varje fartygs befälhavare, att, innan resa anträdades, särskilt tillse, bland annat, att ej större last intoges, än fartyget kunde bekvämligen bära och rymma. Brott mot denna bestämmelse beivrades och, i händelse så skedde, brukade som norm för bedömning av frågan lastmärket för fartyg utan obligatoriskt lastmärke uträknas, och straffpåföljd kunde i allmänhet beräknas inträda, därest vederbörande icke ungefärligen hölle sig inom den gräns, som lastmärket skulle angivit.

Gränsen för obligatorisk och periodiskt återkommande sjövärdighetsbesiktning vore beträffande till passagerarfartyg icke hänförligt fartyg satt till 100 bruttoton. Fartyg med mindre dräktighet kunde emellertid härigenom icke anses hava någon reell förmån, därför att de icke under alla förhållanden skulle undergå periodisk sjövärdighetsbesiktning. Så snart anledning förelåge till misstanke, att ett fartyg icke vore sjövärdigt, skedde sådan besiktning, och överträdelse mot gällande föreskrifter i ämnet beivrades. Varje fartyg, varå någon vore mot betalning anställd eller färdades såsom passagerare, vore nämligen underkastat inspektion för utrönande, huruvida fartyget voro i behörigt skick.

Med anledning av de principiella invändningar, som i övrigt framkommit mot kommitténs förslag, anför kollegium ytterligare följande:

Det hade även gjorts gällande, att en statlig medverkan även i den begränsade form, som av kommittén avsåges, skulle medföra en så pass kraftig stegring av tonnageproduktionen, att den kunde befaras framkalla motsvarande svårigheter, som nu rådde inom det landväga transportväsendet. Härvid hade då antagits, att en modernisering av den mindre handelsflottan icke skulle komma till stånd i den meningen, att nya fartyg skulle ersätta äldre, utan att man tvärtom måste räkna med att de till motorseglare förändrade segelfartygen i största utsträckning skulle alltjämt deltaga i konkurrensen.

Kommitténs statistiska material visade, såsom ock eljest vore allmänt känt, att möjligheten för ytterligare tillskott till motorsegeltonnaget från den mindre segelfartygsflottan numera vore utesluten. Materialet visade vidare, att under åren 1932—1937 motorsegelflottan eljest erhållit tillskott genom nybyggnad inom riket av sammanlagt 12 fartyg samt genom förvärv från utlandet av 64 fartyg. Såge man på åren 1935, 1936 och 1937, utgjorde det förra tillskottet 9 fartyg och det senare 49 fartyg.

Nu anförda siffror ävensom den utredning, som kommittén i övrigt framlagt angående den *verkliga* tonnageförnyelsen, visade, att en tendens till förnyelse av flottan förefunnes, som tidigare praktiskt taget helt skett genom import men som på de sista åren börjat komma till stånd även genom nybyggnad vid svenska varv av ifrågavarande tonnage.

Erhölle fartygsbyggnadsverksamheten inom landet den uppmuntran och impuls, som inrättande av avsedd statlig lånefond torde medföra, borde det icke vara oberättigat att räkna med, att detta i sin mån komme att minska införande av ifrågavarande tonnage från utlandet. Kommittén hade i sitt nu avgivna betänkande antytt som sin avsikt att senare, bland annat, närmare undersöka lämpligheten av den nu lagfästade maximigränsen av 100 bruttoton för frihet att från utlandet inköpa tonnage oavsett dess ålder.

Skulle berörda lagstiftning i antytt hänseende ändras, något som även av kollegium ifrågasatts, komme en sådan åtgärd givetvis att inverka i begränsande riktning.

Vad anginge konkurrensförhållandena inom här ifrågavarande transportområden och särskilt det område, inom vilket den reguljära inrikesjöfarten arbetade, finge väl antagas, att nyanskaffning av specialbyggt motorsegel och annat liknande tonnage komme att försätta annat omodernt tonnage arbetande inom samma transportområden i sämre konkurrensläge än tidigare. Emellertid måste denna skärpta konkurrens i så fall även gå ut över det äldre motorsegeltonnaget och, i mån som förnyelsen av flottan tagit större omfattning, medföra, att gammalt sådant tonnage såsom oekonomiskt droges ur trafiken.

När det gällde att söka bilda sig en uppfattning om konsekvenserna av ett genomförande av det ifrågavarande förslaget, finge beaktas, att detsamma avsåge, att statsmedel för ändamålet skulle ställas till förfogande till ett belopp av 3 miljoner kronor, som enligt kommitténs beräkningar skulle förslå till lån för en ny anskaffning under 10 år framåt av omkring 10 fartyg om året å mellan 200 och 250 ton d. w. Härvid uttalade kommittén, att vägledande för kommittén vid denna beräkning även varit, att en viss verksamhet borde iakttagas, då det, som här vore fallet, gällde att pröva sig fram i fråga om en i viss mån ny form för statlig medverkan till tonnagesförnyelse. Vidare borde beaktas, hurusom kommittén i samband med vissa uttalanden rörande företrädesrätt för lån ur den avsedda fonden underströke, att det nya låneinstitutet ingalunda i och för sig avsåge att befordra en ökning av tonnaget inom förevarande sjöfartsgren utan fastmera en förnyelse eller alltså en kvalitativ förbättring av detta tonnage.

Kollegium anför slutligen, att kollegium för sin del icke kunde anse annat, än att den praktiska utformningen av kommitténs förslag svarade mot de grundprinciper och de syften, som för detsamma uppställts såsom vägledande, samt att kollegium ansåge sig ur de synpunkter, som kollegium hade att anlägga, sakna anledning till erinran mot förslagets detaljutformning.

Även *fullmäktige i riksgäldskontoret* tillstyrka förslaget:

Enligt fullmäktiges mening syntes kommitténs förslag vara ägnat att tillgodose den mindre sjöfartens kreditbehov. Anordningen med utlämnande av såväl primärlån som sekundärlån från samma utlåningsfond torde kunna godtagas. I detta avseende finge erinras om, att en liknande verksamhet å fastighetsbelåningens område bedreves av de till Svenska bostadskreditkassan anslutna bostadskreditföreningarna beträffande viss del av deras utlåning. De för nu ifrågavarande utlåningsverksamhet föreslagna bestämmelserna hade ej föranlett erinran från fullmäktiges sida. Fullmäktige hade ej heller något att erinra mot vad kommittén föreslagit i fråga om kapitaltillskott till fonden.

Styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan har anförut följande:

Kommittén hade ur sitt omfattande uppdrag utbrutit frågan om tillgodoseande av den mindre skeppsfartens kapitalbehov för tonnagets förnyelse och modernisering och gjort särskilt förslag rörande densamma. Med hänsyn till beskaffenheten och omfattningen av kommitténs uppdrag i dess helhet kunde man svårligen undgå att tillägga det framlagda förslaget en provisorisk karaktär. Det vore mycket antagligt, att den fortgående utredningen

komme att giva anledning till förslag, som påkallade ändring av den nu förordade åtgärden. Vid sådant förhållande syntes det önskvärt, att vad som nu skulle göras gäves sådan gestaltning, att en omläggning därav kunde ske genom åtgöranden inom ett så begränsat område som möjligt. Detta utgjorde enligt styrelsens mening ett skäl för att man icke ombyggede sekundärlånefonden på sätt som föreslagits utan hellre skapade en fristående fond för det av kommittén föreslagna stödandet av den mindre skeppsfarten.

Även om man icke för närvarande kunde avgöra, vilka statliga åtgärder för sjöfartens finansiering som till sist komme att vidtagas på grundval av kommitténs pågående utredningar, ville det dock förefalla tämligen säkert, att åtgärderna komme att grundas på förefintligheten av den gränslinje beträffande finansieringsmöjligheterna, vilken givit anledning till den olika gestaltningen av å ena sidan skeppshypotekskassan och å andra sidan sekundärlånefonden. Vissa säkerheter, nämligen bottenintekningarna i moderna, maskindrivna fartyg av icke alltför ringa storlek, vore av den beskaffenhet, att medelst dem landets sparkapital kunde mobiliseras genom på marknaden emitterade obligationslån. Dessa säkerheter borde belånas i skeppshypotekskassan. Övriga säkerheter ägde icke dylik förmåga, vadan beträffande dem andra finansieringsåtgärder från statens sida näppeligen vore möjliga än skapandet av statliga fonder för direkt utlåning. Av nära till hands liggande, rent praktiska skäl vore det emellertid önskvärt, att en sådan fond fast anknötes till skeppshypotekskassan, nämligen den, som avsåge sekundärbelåning av fartyg, som vore belånade i kassan. Huru fondbildningen i övrigt skulle gestaltas vore däremot i nuvarande läge knappast möjligt att bedöma.

Enligt styrelsens mening borde hithörande frågor lämpligen ordnas sålunda:

1. I överensstämmelse med kommitténs ståndpunkt vidtoges icke någon ändring beträffande skeppshypotekskassan.

2. Även sekundärlånefonden bibehölles. Dock skulle beträffande denna fond göras den ändringen, att föreskriften om att fonden vore avsedd för fartyg, som huvudsakligen nyttjades i trafik på utlandet, borttoges. Det enda villkoret borde vara, att de ifrågavarande fartygen skulle vara belånade i skeppshypotekskassan.

3. Genom överföring av ett lämpligt belopp från rederilånefonden skulle skapas en fond med uppgift att lämna primär- och sekundärlån för nybyggnad eller modernisering av sådana fartyg, som icke belånades av skeppshypotekskassan. Förvaltningen av denna fond borde kunna tills vidare handhas på sätt kommittén föreslagit, således av kassans styrelse kompletterad med en särskild representant för den mindre skeppsfarten.

Departements-
chefen.

Av utredningen torde framgå, att den mindre skeppsfarten har sin givna plats att fylla inom svensk sjöfart. En förutsättning för att uppgiften skall kunna fullgöras på tillfredsställande sätt är emellertid, att fartygen i fråga om tonnagets konstruktion, byggnadsmaterial m. m. tillgodose utvecklingens krav. Ehuru en viss anpassningsförmåga visats föreligga, kunna härutinnan åtskilliga brister påpekas, något som, på sätt kommittén erinrat, följer redan därav att den genomsnittliga fartygsåldern vid utgången av 1936 var icke mindre än 35 år. Av vikt synes vara, att förnyelse av tonnaget genom nybyggnad och modernisering kommer till stånd i snabbare takt än hittills skett. Det förefaller också rimligt, att staten lämnar sin medverkan härtill

beträffande den mindre skeppsfarten i likhet med vad fallet är i fråga om den större. Den från vissa sjöfartshåll framförda meningen, att den mindre skeppsfarten och i främsta rummet motorsegelsjöfarten skulle intaga en i lagstiftningshänseende mera gynnad ställning än sjöfartsnäringen i övrigt och att därför åtgärder från statsmakternas sida i nu förevarande syfte rättvisligen icke borde ifrågakomma, kan jag sålunda ej dela. Vad i berört hänseende gjorts gällande synes mig hava blivit på ett tillfyllestgörande sätt bemött i kommerskollegii yttrande.

Den verksamhet som bedrivs av Svenska skeppshypotekskassan avser, såsom nämnts, utlämnande av primärlån allenast mot inteckning i maskindrivna fartyg. Ehuru härigenom formellt icke uteslutas lån åt den mindre skeppsfarten, har i praktiken kassan kommit att få betydelse endast för större fartyg, då nämligen den säkerhet, som inteckning i mindre fartyg innebär, av kassans styrelse icke ansetts betryggande. En följd härav har blivit, att icke heller statens sekundärlånefond kommit den mindre skeppsfarten till godo, eftersom för lån från nämnda fond fordras, att vederbörande fartyg är belånat i skeppshypotekskassan. Den tredje lånemöjligheten, upptagande av lån i rederilånefonden, står visserligen öppen även för den mindre skeppsfarten, men de säkerhetskrav, som plägat uppställas — väsentligt strängare än i skeppshypotekskassan — i förening med ett ansökningsförfarande, som av intressenterna funnits besvärande, samt föreskriften, att fonden huvudsakligen är avsedd för befrämjande av skeppsfarten på utrikes orter i avlägsna farvatten, hava föranlett, att denna låneform icke vunnit spridning.

Det av kommittén framlagda förslaget ingår, på sätt förut nämnts, allenast såsom ett led i den kommittén anförtrodda utredningen rörande skeppsfartens ekonomiska betingelser. Jag delar kommitténs uppfattning, att det icke bör ifrågakomma att i nu förevarande sammanhang skapa förmåner för den mindre sjöfarten, som icke stå jämväl sjöfarten i övrigt till buds. Man torde därför för närvarande, såsom kommittén föreslagit, böra i princip begränsa sig till att göra lika lånemöjligheter tillgängliga för den mindre skeppsfarten som för den större. Nära till hands skulle väl härvid ligga att föreslå utvidgning av skeppshypotekskassans och sekundärlånefondens verksamhet till att omfatta svensk skeppsfart över huvud. De betänkligheter, som, såvitt angår skeppshypotekskassan, häremot rests med hänsyn till kassans obligationslån och gamla låntagare, torde måhända icke behöva tillmätas avgörande vikt. Ur organisatorisk synpunkt skulle en dylik anordning vara tilltalande. Då det emellertid för närvarande torde vara fråga om allenast en provisorisk anordning, i avbidan på slutförandet av den alltjämt pågående utredningen, och då den mindre skeppsfartens kreditvärdighet ännu är tämligen oprövad, vill jag emellertid ej motsätta mig, att man, i avvaktan på närmare erfarenhet, tillsvidare i stället beträder den av kommittén föreslagna vägen. Jag tillstyrker sålunda, att åtgärder vidtagas för beredande åt nämnda skeppsfart av såväl primär- som sekundärlån ur en statlig lånefond.

Villkoren för primärlånen torde, på sätt kommittén föreslagit, böra motsvara dem som gälla för lån ur skeppshypotekskassan. Sålunda synes bland annat böra såsom säkerhet godtagas inteckning i vederbörande fartyg. Villkoren för sekundärlånen torde, likaledes i enlighet med kommitténs förslag, böra vara lika för den mindre och den större sjöfarten. Nuvarande bestämmelser rörande lån ur sekundärlånefonden synas härvid kunna i huvudsak tillämpas. Jag biträder emellertid kommitténs förslag att i samband med ifrågavarande utvidgning av sekundärlåneverksamheten upphäves stadgandet, att lån allenast må meddelas för fartyg, som är avsett huvudsakligen för fart mellan Sverige och utlandet eller mellan orter i utlandet; lånemöjligheten bör stå öppen oberoende av fartygets fart.

I anslutning till vad nu anförts synes det naturligt, att den nuvarande sekundärlånefonden ombildas till en fond, ur vilken sekundärlån må kunna utlämnas för svensk skeppsfart utan hänsyn till tonnagets beskaffenhet eller storlek. Däremot är jag ej övertygad om lämpligheten av att ur denna fond jämväl, på sätt föreslagits, meddela primärlån. Olika räntegrunder torde, såsom jag längre fram får tillfälle att utveckla, komma att tillämpas beträffande de olika slagen av lån. Skola, på sätt föreslagits, villkoren för primärlån ansluta sig till de för lån ur skeppshypotekskassan gällande, torde särskilda avskrivningsanslag för primärlåneverksamheten behöva upptagas å riksstaten. På grund av önskvärdheten att erhålla ett fast underlag för beräkningen av dessa anslag förordar jag, att en särskild fond inrättas för primärlånen. Den nya fonden synes böra benämnas statens lånefond för den mindre skeppsfarten. Den bör liksom sekundärlånefonden förvaltas av riksgäldskontoret.

Jag tillstyrker, att såsom kapital till den nya fonden ställes till förfogande ett belopp av 3,000,000 kronor. På av kommittén anförda skäl torde beloppet böra överföras från rederilånefonden, som härtill rikligen lämnar tillgång. Förslag om anvisande av medel för den avskrivning, som bör verkställas i samband med överföringen, torde i annat sammanhang få framläggas av chefen för finansdepartementet. Någon kapitalökning till sekundärlånefonden torde knappast föränledas av vad jag här föreslagit. Vid fondens inrättande tillfördes densamma ett belopp av 2,500,000 kronor, därav vid utgången av budgetåret 1937/38 utestodo i oguldna lån belopp om sammanlagt allenast något mer än 600,000 kronor.

I riksstatsförslaget för nästa budgetår har till förvaltningskostnader för statens sekundärlånefond för rederinäringen upptagits ett anslag å 3,000 kronor. Jag föreslår, att detta anslag må kunna tagas i anspråk jämväl för motsvarande kostnader för lånefonden för den mindre skeppsfarten. Anslagets rubricering bör vid bifall härtill ändras. För att kunna fylla de ökade anspråk, som torde komma att ställas på anslaget, synes därjämte böra anvisas ett något högre belopp än det i statsverkspropositionen upptagna. Medelsbehovet torde för nästa budgetår kunna beräknas till 4,000 kronor.

Med utgångspunkt från vad nu anförts har inom handelsdepartementet ut-

arbetats *dels* ett förslag till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten, *dels ock* ett förslag till ny kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen. Förslagen torde få såsom *bilagor A och B* fogas vid statsrådsprotokollet.

Förslaget till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens lånefond för den mindre skeppsfarten.

Departementsförslaget ansluter sig i huvudsak såväl i fråga om uppställning som beträffande innehåll till det av kommittén framlagda författningsförslaget med de avvikelser som betingas därav, att av kommittén föreslagna bestämmelser rörande sekundärlån uteslutits. Angående detaljerna i förslaget må anföras följande.

1 §.

Beträffande det tonnage, som borde bliva föremål för den nya låneverksamheten, har *kommittén* gjort följande uttalanden:

Segelfartyg med hjälpmaskin, för vilka ju icke erhöles lån från skeppshypotekskassan, borde enligt kommitténs förslag allmänt beredas lån från fonden. Vad anginge den mindre skeppsfartens tonnage i övrigt, fölle detta, såvitt det vore maskindrivet, principiellt inom ramen för skeppshypotekskassans nuvarande verksamhet. Här bleve följaktligen en gränsdragning i någon form mellan kassans och fondens verksamhetsområden nödvändig. Kommittén hade funnit den lämpligaste formen för en dylik gränsdragning vara, att åt styrelsen för kassan anförtroddes att härutinnan verkställa en prövning i varje särskilt fall. Det kunde måhända göras gällande, att vissa svårigheter beträffande denna skulle komma att uppstå. I praktiken torde emellertid detta icke behöva befaras bliva fallet. För lånen komme, vare sig de beviljades ur kassan eller ur fonden, att gälla i stort sett samma villkor. Någon konkurrens ur låntagarnas synpunkt mellan de olika låneinstituten torde därför icke behöva uppkomma. En annan fråga vore, huruvida en konkurrens mellan fonden och kassan skulle kunna uppstå av liknande beskaffenhet som den, vilken tidigare befarats kunna ifrågakomma i förhållande till rederilånefondens verksamhet men som förebyggts genom bestämmelsen att lån ur rederilånefondens ej finge utlämnas för ändamål, som låge inom ramen för kassans verksamhet och lämpligen borde tillgodoses genom lån från kassan. För kassans rörelse torde det emellertid i själva verket sakna intresse att under dess verksamhet inrymma det mindre maskindrivna tonnage, som här vore i fråga. Någon verklig intressesmötning i förhållande till den statliga fonden torde alltså icke kunna föreligga. Slutligen hade genom den av kommittén tänkta organisationsformen, enligt vilken kassans styrelse med viss förstärkning vore bestämmande myndighet i fråga om lån jämväl från fonden, sörjts för att förekommande avgöranden skulle kunna träffas utan praktiska svårigheter.

Som allmänna riktlinjer för den gränsdragning mellan kassan och fonden vad anginge lån för maskindrivet tonnage, som avsåges skola ankomma på styrelsen för kassan, hade kommittén för sin del velat framhålla följande. Enligt bestämmelserna för kassan kunde, såsom nyss nämnts, för lån ur denna endast förekomma maskindrivet tonnage. Motorsegeltonnaget vore alltså här uteslutet. Sådant tonnage funnes för närvarande upp till en stor-

leksgräns av omkring 400 bruttoton. Vad anginge maskindrivna fartyg syntes det då naturligt, att sådant tonnage, som till storlek, användning m. m. finge anses ungefärligen jämförligt med motorsegeltonnaget, beviljades lån från fonden och icke från kassan. En ytterligare anledning till nu avsedd anordning såge kommittén i det förut i annat sammanhang berörda förhållandet, att vissa svårigheter förelåge att — ehuru frågan teoretiskt och formellt vore tillrättalagd — i praktiken avgöra om ett fartyg vore maskindrivet eller skulle betraktas som segelfartyg med hjälpmaskin, vartill komme att ett fartyg, som i sistnämnda egenskap beviljats lån, under lånetiden kunde bliva förändrat till rent maskindrivet fartyg genom relativt enkla åtgärder.

Kommittén ansåge sig böra uttryckligen betona, att fördelningen av lån mellan kassan och fonden själfvallet icke finge ske enligt grunder, som skulle medföra att låneobjekt, som till äventyrs kunde bedömas såsom förhållandevis mindre goda, överskötes på fonden, medan de bättre låneobjekten förbehölles kassan.

Då slutligen såväl lånefondens för den mindre skeppsfarten som rederilånefondens vore statliga lånefonder, förelåge ej större behov av någon mera strikt gränsdragning mellan dessa fonders verksamhetsområden. Grunderna för en sådan gränsdragning vore för övrigt antydd därigenom, att lån ur fonden för den mindre skeppsfarten endast skulle avse nybyggnad eller modernisering av tonnage eller eljest finansiering av dylika byggnadsföretag. I mån som sökt lån avsåge annat ändamål, vore alltså sökanden hänvisad till rederilånefondens.

*Departements-
chefen.*

Den av kommittén föreslagna gränsdragningen mellan skeppshypotekskassans och den ifrågasatta nya lånefondens verksamhetsområde synes tillfredsställande fylla sitt syfte. I överensstämmelse härmed har i departementsförslaget upptagits föreskrift av innebörd, att fonden skall avses för segelfartyg med hjälpmaskin samt annat fartyg, som av styrelsen för kassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från denna. Fonden kommer härigenom att på åsyftat sätt komplettera skeppshypotekskassan, och möjlighet till erhållande av primärlån skulle alltså hädanefter komma att stå öppen för den svenska skeppsfarten oberoende av fartygens art eller storlek.

Såsom säkerhet för lån ur fonden bör, liksom vid lån ur skeppshypotekskassan, godtagas fartygsinteckning. I anslutning till vad kommittén framhållit härutinnan må emellertid understrykas, att avsikten givetvis icke är, att för fartyg, som anses ej kunna belånas i kassan, skall redan på denna grund i stället beviljas lån ur fonden utan hänsyn till fartygets värde ur säkerhetssynpunkt. Ett fartyg, som av annan anledning än fartygets cert icke godtages i kassan, torde sålunda, principiellt sett, ej heller vara ett lämpligt belåningsobjekt för fonden.

2 §.

Under denna paragraf har i överensstämmelse med vad kommittén föreslagit upptagits föreskrift därom, att fonden skall förvaltas av riksgäldskontoret.

3 §.

Enligt kommitténs förslag skall lånerörelsen för den mindre skeppsfarten handhavas av en nämnd, bestående av Svenska skeppshypotekskassans sty-

relse, förstärkt med en ledamot jämte suppleant, företrädande speciellt nu ifrågavarande sjöfartsgren. Nämnda ledamot och suppleant skulle utses av Kungl. Maj:t på förslag av kommerskollegium.

Då berörda förslag, mot vilket några erinringar ej framkommit, förefaller ändamålsenligt, har det upptagits i departementsförslaget.

4 §.

Angående de ändamål, som borde tillgodoses genom ifrågavarande lån, har *kommittén* föreslagit, att lån endast skulle kunna avse nybyggnad eller modernisering av fartyg eller finansiering av dylikt byggnadsföretag samt att företräde borde lämnas för fartyg, som vore byggt i Sverige. *Kommittén* anför härom:

Syftet med förevarande fond vore att befordra förnyelse av tonnaget. Med hänsyn härtill borde föreskrivas, att lån endast finge avse nybyggnad eller modernisering av fartyg eller finansiering av dylika företag.

När det gällde mindre, av partrederi eller enskild person nybeställt fartyg eller genomförande för sådan företagare av modernisering av fartyg i den omfattning, varom det här måste vara fråga, förelåge vissa särskilda svårigheter för finansiering av företaget under själva byggnadstiden eller alltså intill dess godtagbar inteckning för det avsedda lånet, efter det nya fartygets registrering eller anmälan om omändringen, kunnat uttagas. Bestämmelsen, att lån finge avse även finansiering av byggnadsföretag, åsyftade att för vissa fall bidra till att avhjälpa dessa svårigheter. *Kommittén* ansåge det sålunda böra vara möjligt att, såsom redan tillämpats vad anginge skeppshypotekskassan, erhålla provisoriskt lån mot inteckning i till äventyrs förefintligt tidigare förvärvat annat fartyg, som med avseende på ålder och beskaffenhet vore sådant, att det med hänsyn till grunderna för hithörande låneverksamhets bedrivande erbjöde betryggande säkerhet under den jämförelsevis korta provisorietid, varom här alltid vore fråga.

Det torde emellertid jämförelsevis sällan förekomma, att nu berörda utväg stode till buds. Ytterligare anordningar för underlättande av finansieringen under byggnadstiden vore därför erforderliga. I sådant hänseende ville *kommittén* förorda, att en förberedande prövning av föreliggande lånebehov i de särskilda fallen, när sådan sattes ifråga, så långt möjligt genomfördes. Sedan nämnden tagit del av kontraktsförslag, ritningar och specifikationer m. m. rörande ett avsett byggnadsföretag, skulle nämnden sålunda kunna göra ett preliminärt uttalande av den innebörd, att under erforderliga förutsättningar beträffande såväl fartygets beskaffenhet som andra på frågan inverkan omständigheter lån för ändamålet borde kunna påräknas från fonden. Genom en dylik anordning underlättades för en lånesökande i förekommande fall att med stöd av utdrag av nämndens protokoll eller dylikt i bank eller eljest på den allmänna lånemarknaden utverka sig provisoriskt lån för byggnadstiden.

Därest fondens tillgångar bleve anlitate i mycket stor omfattning skulle måhända den situation kunna tänkas vid något tillfälle uppkomma, att flera var för sig kompetenta lånesökande tävlade om tillgodonjutande av för lån disponibelt kapital. För sådant fall gällde enligt förevarande paragraf, att i allmänhet företräde skulle lämnas åt fartyg, som vore byggt i Sverige. I första hand hade nämnden alltså att följa denna bestämmelse. I mån som konkurrens därutöver kunde uppstå, borde nämnden enligt *kommitténs* mening lämna företräde åt sådan lånesökande, som visade sig hava inom kor-

tare tid före ansökningen om lån låtit upphugga eller nedskrota fartyg av storlek ungefärligen motsvarande det eller de fartyg, som avsåges skola anskaffas, eller ock avgivit förbindelse att inom viss angiven kortare tid efter det låneansökningen bifallits låta verkställa upphuggning eller nedskrotning i nyss nämnd omfattning. Kommittén tillmätte de synpunkter, som låge bakom detta uttalande, stor betydelse med hänsyn till att det nya låneinstitutet ingalunda i och för sig avsåge att befordra en ökning av tonnaget inom förevarande sjöfartsgren utan fastmera en förnyelse eller alltså kvalitativ förbättring av detta tonnage. Då kommittén funnit denna riktlinje för en statlig låneverksamhet vara naturlig och denna redan kommit till uttryck i gällande kungörelse angående rederilånefonden, ansåge kommittén emellertid en uttrycklig bestämmelse härom i förevarande författning kunna undvaras.

Departements-
chefen.

Jag ansluter mig till kommitténs uttalanden beträffande de ändamål, för vilkas tillgodoseende lån må kunna beviljas och vilka överensstämma med vad som gäller i fråga om lån från skeppshypotekskassan, ävensom angående sättet för lånerörelsens handhavande.

Likaledes biträder jag förslaget, att vid prövning av låneansökningar företräde i allmänhet skall lämnas för fartyg som är byggt i Sverige samt därnäst, om konkurrens uppstår, åt sådan lånesökande som nyligen nedskrotat eller som avgivit förbindelse att inom kort tid nedskrota fartyg av ungefär den storlek, som avses skola nyanskaffas. I olikhet mot kommittén har jag ansett det lämpligt att föreskrift härutinnan — till innehållet överensstämmande med motsvarande stadgande i kungörelsen angående rederilånefonden — till undvikande av varje tveksamhet upptages i författningsförslaget.

5—8 §§.

Bestämmelserna under dessa paragrafer, vilka föreslagits av kommittén, överensstämma med motsvarande stadganden i förordningen angående skeppshypotekskassan.

Då särskild föreskrift i annat syfte ej upptagits, torde, vilket jämväl kommittén framhållit, låntagare vara berättigad att, om han så önskar, återbetala erhållet lån före förfallodagen.

9 §.

Denna paragraf innehåller bestämmelser angående låneräntan.

Kommittén anför härutinnan bland annat:

Förevarande lånefond avsåge, såsom förut framgått, att lämna primärlån på såvitt möjligt samma villkor, som gällde för lån ur skeppshypotekskassan enligt dess affärsnärligt bedrivna låneverksamhet. Kassans styrelse ägde frihet att bestämma räntesatsen för lån ur kassan. Avgörande för denna räntesats vid olika tidpunkter bleve villkoren för kassans egen upplåning genom utelöpande obligationslån. Med hänsyn härtill och för att vinna nyss antydda syfte hade kommittén ansett det lämpligt att bestämma räntesatsen för primärlånen ur fonden på sådant sätt, att den bleve densamma som den, vilken vid tidpunkten för lånets beviljande allmänt tillämpats av styrelsen för kassan vid utlämnande av lån från kassan.

Genom denna anordning torde statens intresse att för medel, som ställts till förfogande, erhålla skäligen räntegottgörelse till fullo bliva tillgodosett.

Under normala förhållanden och sett på något längre sikt måste genomsnittsräntan för av skeppshypotekskassan utlämnade lån ligga över den effektiva medelräntan för statens upplåning. Det kunde emellertid icke helt bortses från det tänkbara fallet, att i något undantagsläge, som kanske hade fortvarighet under någon säkerligen i så fall jämförelsevis kort period, skeppshypotekskassans genomsnittsränta skulle kunna komma att ligga något under den statliga medellåneräntan. För att möta en eventuell invändning i princip, grundad på nu angivet förhållande, mot den här föreslagna, icke gängse formen för utlåningsräntans bestämmande föresloge kommittén skyldighet för låntagare att vidkännas den höjning av räntan, som Konungen kunde finna gott bestämma.

Statskontoret framhåller, att stadgandena i fråga om räntesatserna skulle kunna tänkas medföra, att ett primärlån komme att löpa med en högre räntesats än sekundärlån, ett förhållande som knappast kunde anses tillfredsställande.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava ansett de föreslagna räntevillkoren vara ur statens synpunkt tillfredsställande.

Styrelsen för svenska skeppshypotekskassan anför följande:

Mot förslaget att räntan å primärlån skulle utgå efter den räntesats, som vid tidpunkten för lånets beviljande allmänt tillämpades vid utlämnande av lån från skeppshypotekskassan, hade styrelsen icke något att erinra. Där emot ansåge styrelsen det icke vara lämpligt att föreskriva skyldighet för låntagaren att framdeles vidkännas den höjning av räntan, som Konungen kunde finna gott bestämma. Denna bestämmelse vore tillkommen för att skydda staten mot risken att statens utlåningsränta bleve lägre än dess egen upplåningsränta. Mot detta statens intresse — som ju icke behövde sträcka sig längre än att utlåningsräntan icke vore lägre än statens upplåningsränta vid tiden för lånets lämnande — stode låntagarens intresse att erhålla lånet mot fast ränta. Fördelen för låntagaren att taga lånet hos fonden och icke i bank eller annat liknande kreditinstitut vore ju, att låntagaren erhöle en för hela lånetiden bestämd ränta, med vilken han kunde räkna i sina kalkyler. För att båda nu omnämda intressen skulle kunna tillgodoses ville styrelsen föreslå, att till den av kommittén föreslagna bestämmelsen om räntesättningen fogades den föreskrift, att räntan dock icke måtte sättas lägre än statens effektiva upplåningsränta vid tiden för lånets beviljande eller måhända i medeltal under de sista tre åren, i sammanhang varmed stadgandet om rätt för Konungen att under lånetiden höja räntan utginge.

Vad angår räntans storlek ansluter jag mig i princip till förslaget, att *Departements-*
chefen. den bör överensstämma med den ränta som tillämpas vid lån ur skeppshypotekskassan. Det torde böra ankomma på Kungl. Maj:t att under vederbörligt hänsynstagande till detta önskemål fastställa räntesatsen för lån ur fonden, varvid bör tillses, att räntan icke sättes lägre än statens effektiva upplåningsränta under viss tid före räntebestämningen. Jag förutsätter, att Kungl. Maj:ts beslut komma att givas en sådan utformning, att de hänföra sig till lån, som beviljas ur fonden under viss angiven tid, förslagsvis ett år.

Med angivna regler för fastställande av räntan och med hänsyn till den föreslagna lånerörelsens syfte anser jag mig kunna biträda skeppshypoteks-

kassans förslag, att räntan å ifrågavarande primärlån — med avsteg från vad eljest i regel gäller — skall utgå efter en fast, vid lånets beviljande bestämd räntefot. Någon höjning av räntan under lånetiden — frånsett dröjsmålsränta vid försummad inbetalning å lånet — synes lika litet böra förekomma här som beträffande lån ur nämnda kassa.

I anslutning till dessa synpunkter har departementsförslaget i denna del avfattats.

10—12 §§.

De under dessa paragrafer upptagna bestämmelserna äro, enligt förslag av kommittén, hämtade från förordningen angående skeppshypotekskassan.

13 §.

Angående i denna paragraf föreskriven fordran på försäkring av fartyg, som ifrågakommer till lån ur fonden, har *kommittén* anfört följande:

För fartygshypotekets värde såsom säkerhet för lån vore försäkringsförhållandena beträffande fartyget av stor betydelse. Detta gällde ej minst för den mindre sjöfartens tonnage. Vid utformandet av lånebestämmelser för den mindre sjöfarten hade kommittén därför fått ägna särskild uppmärksamhet åt hithörande förhållanden inom denna sjöfartsgren. En omständighet, som kommittén härvid haft att beakta, vore att för maskindrivna fartyg under 100 tons bruttodräktighet och för segelfartyg med hjälpmaskin oavsett dräktigheten icke för närvarande i Sverige finnes en försäkringsform, som fullt motsvarade den för större maskindrivna fartyg inrättade särskilda försäkring, som innefattade i kaskoförsäkringen ej inneslutet skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, vilken kunde uppkomma för fartygets ägare. Emellertid hade uttrönts, att i varje fall i ett allmänt försäkringsbolag anordnats ett slag av ansvarsförsäkring, som erinrade därom och som i viss utsträckning — i ett 60-tal fall — redan kommit till användning inom den mindre skeppsfarten. Kommittén, som verkställt en jämförelse mellan berörda båda former av ansvarsförsäkring, hade funnit, att den av nämnda bolag tillämpade försäkringsformen i vissa väsentliga hänseenden beredde försäkringstagaren (inteckningshavaren) avsett skydd men dock icke omslöte hela det ansvarsområde, som ur här aktuella synpunkter syntes erforderligt.

Som skiljaktigheter av betydelse finge här nämnas, att den sedvanliga protection and indemnity-försäkringen bland annat avsåge att — med förbehåll för viss begränsad självrisk, till omfattningen beroende på fartygets storlek — täcka redaren för hans ansvar för den ombord å det försäkrade fartyget transporterade lasten. Detta ansvar kunde avse brist i lasten, skada å densamma eller oriktig beskrivning av lastens kondition m. m. Villkoren för den av förenämnda bolag tillämpade försäkringsformen undantogs däremot uttryckligen från försäkringsgivarens ansvar skada å egendom, som försäkringstagaren mottagit för transport. Beträffande personskada täckte protection and indemnity redarens ansvar upp till det belopp, som utgjorde maximum för redarens ersättningsskyldighet enligt svensk eller utländsk lagstiftning. Här ifrågavarande bolag begränsade åter försäkringsgivarens ansvar till visst närmare angivet maximibelopp dels för varje skadad eller dödad person dels vid skada å främmande egendom för varje sådan skada.

Tydligen måste — för att den av kommittén förordade statliga låneverksamheten skulle under därutinnan ur säkerhetssynpunkt grundade förutsättningar kunna komma till användning beträffande det mindre tonnage

— på försäkringsområdet ske en ytterligare anpassning till den speciella försäkringsform, som genom protection and indemnity redan utbildats såvitt anginge det större maskindrivna tonnaget. Den av förenämnda bolag sedan någon tid tillämpade, även efter sjöfartens behov lämpade försäkringsformen torde få anses utvisa, att en dylik anpassning redan vore på väg. Med den smidighet beträffande inrättandet av nya försäkringsformer allt efter de inom samhällslivet från tid till annan skiftande behoven, vilken karakteriserade samtidens försäkringsrörelse såväl i vad avsåge sjöförsäkringen som annan försäkringsverksamhet, kunde man enligt kommitténs mening med fog förvänta att, för det fall att primärlånerörelse för den mindre skeppsfarten anordnades på sätt som här avsåges, inom försäkringvärlden — antingen sjöförsäkringen eller den allmänna försäkringsrörelsen — komme att tillskapas en försäkringsform för nämnda sjöfart, som närmare än den förut angivna motsvarade den för den större sjöfarten redan inrättade protection and indemnity-försäkringen. Vid prövningen beträffande den mindre sjöfarten av nu ifrågavarande försäkring syntes emellertid en mindre väsentlig skiljaktighet i förhållande till den sedvanliga protection and indemnity-försäkringen icke böra få hindra försäkringens godtagande för här avsett ändamål. Det vore med hänsyn därtill som kommittén föreslagit bestämmelse därom, att försäkring, varom här vore fråga, för att godtagas skulle i »huvudsakligen» samma utsträckning som inom sjöfarten vore sedvanlig bereda i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd mot den ersättningskyldighet, som kunde uppkomma för fartygets ägare.

En utveckling av här avsedd försäkringsform för den mindre sjöfarten borde i och för sig innebära en vinning för denna sjöfart.

Sjöassuradörernas förening framhåller, att, om den ifrågasatta lånerörelsen komme till stånd, behovet av inhemsk protection and indemnity-försäkring för fartyg av här avsedda slag omedelbart gäve sig tillkänna. Föreningen anser, att åtgärder snarast borde vidtagas för att fylla detta behov, och har förklarat sig beredd att därvid medverka.

Departementsförslaget har avfattats i enlighet med vad kommittén före-Departements-
chefen. slagit. Stadgandet är, med den av kommittén förordade avvikelser, överensstämmande med motsvarande föreskrift i förordningen angående skeppshypotekskassan.

14—16 §§.

Stadgandena under dessa paragrafer hava, i enlighet med förslag av kommittén, avfattats i överensstämmelse med motsvarande bestämmelser i förordningen angående skeppshypotekskassan.

17 §.

I det av kommittén utarbetade författningsförslaget har — i viss analogi med föreskrift i förordningen angående skeppshypotekskassan, att av låntagare lämnad säkerhet skall gälla för samtliga förbindelser hos kassan — upptagits ett stadgande av innehåll att säkerhet, som lämnats av låntagare i fonden, skulle gälla samtliga hans förbindelser hos statsverket.

Häremot har *styrelsen för svenska skeppshypotekskassan* invänt, att stadgandet borde begränsas att gälla förbindelser till fonden.

Departements-
chefen.

Då den av skeppshypotekskassans styrelse framförda invändningen syns berättigad, har stadgandet i departementsförslaget avfattats på sätt styrelsen föreslagit.

18 §.

Denna paragraf, som är likalydande med kommitténs förslag, är hämtad ur förordningen angående skeppshypotekskassan.

19—21 §§.

Bestämmelserna under dessa paragrafer hava, efter förslag av kommittén, upptagits i tillämpliga delar överensstämmande med motsvarande stadganden i gällande kungörelse angående sekundärlånefonden.

Förslaget till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen.

Ifrågavarande förslag är i stort sett likalydande med nu gällande bestämmelser i ämnet med de jämkningar som föranledas därav, att enligt det föreliggande förslaget lån ur sekundärlånefonden skall kunna erhållas jämväl för fartyg, belånat i den föreslagna lånefonden för den mindre skeppsfarten. I sak har eljest ej vidtagits annan ändring i nuvarande bestämmelser än att, i överensstämmelse med vad tidigare förordats, låneverksamheten utvidgats att avse fartyg jämväl i annan fart än mellan Sverige och utlandet eller mellan utländska orter.

Det i förslaget upptagna övergångsstadgandet ansluter sig till föreskrifterna i kungörelsen den 18 juni 1937 (nr 625), varigenom, i samband med ändring av låneräntan, vissa särbestämmelser meddelades beträffande lån från sekundärlånefonden, beviljade före den 1 juli 1937.

Hemställan.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte — med ändring i så måtto av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen väckta förslag, att det under tionde huvudtiteln, punkten 66, upptagna anslaget till Förvaltningskostnader för statens sekundärlånefond för rederinäringen icke äskas — föreslå riksdagen att

dels besluta inrättande från och med den 1 juli 1939 av en statens lånefond för den mindre skeppsfarten, från vilken fond lån må utlämnas i huvudsaklig överensstämmelse med de bestämmelser, som finnas intagna i det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till kungörelse i ämnet;

dels besluta, att för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen skola från och med den 1 juli 1939 tillämpas

i huvudsak de bestämmelser, som intagits i det vid statsrådsprotokollet fogade förslaget till kungörelse angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur denna fond;

dels förklara, att till statens lånefond för den mindre skeppsfarten skall från rederilånefonden överföras ett belopp av 3,000,000 kronor;

dels ock till *Förvaltningskostnader för statens lånefond för den mindre skeppsfarten och statens sekundärlånefond för rederinäringen* för budgetåret 1939/40 under tionde huvudtiteln anvisa ett anslag av kronor 4,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan lämnar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Vid protokollet:

Sven Forsberg.

Förslag
till
Kungörelse
angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens
lånefond för den mindre skeppsfarten.

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Statens lånefond för den mindre skeppsfarten har till ändamål att i enlighet med bestämmelserna i denna kungörelse lämna lån mot säkerhet av inteckning i segelfartyg med hjälpmaskin eller annat fartyg, som av styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan prövas icke böra ifrågakomma för lån från kassan.

2 §.

Fonden förvaltas av riksgäldskontoret, som har att på anfordran utbetala för lånerörelsen erforderliga medel.

3 §.

Lånerörelsen handhaves för statens räkning av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter skola utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan jämte ytterligare en ledamot och suppleant för denne. Sistnämnda ledamot och suppleant, vilka skola vara särskilt förtrogna med den mindre skeppsfartens förhållanden, utses av Konungen, på förslag av kommerskollegium.

4 §.

Lån från fonden må endast avse nybyggnad eller modernisering av fartyg eller eljest finansiering av dylikt byggnadsföretag. Vid prövning av ansökningar om lån skall i allmänhet företräde lämnas för fartyg, som är byggt i Sverige, samt därefter åt sådan lånesökande, som visar sig hava inom ett år före ansökningen låtit upphugga eller nedskrota fartyg av storlek ungefärligen motsvarande fartyg, som avses skola nybyggas, eller ock avgivit förbindelse att inom ett år efter det låneansökningen bifallits låta verkställa upphuggning eller nedskrotning i nämnda omfattning.

5 §.

Lån må icke lämnas till annan än ägaren av fartyget.

6 §.

Innan lån beviljas, skall nämnden föranstalta om besiktning och värdering av fartyget för utrönande av dess värde.

Under lånetiden skall ny besiktning och värdering företagas, när nämnden finner det erforderligt.

7 §.

Lån må icke beviljas till högre belopp än femtio procent av det värde, till vilket fartyget av nämnden uppskattas.

8 §.

Lån må beviljas på högst tio års återbetalningstid med skyldighet för låntagaren att under lånetiden gälda lånet enligt fastställd amorteringsplan. Har i enlighet med vad därom särskilt stadgats sekundärlån lämnats mot säkerhet av in-teckning i fartyg, belånat ur fonden, må nämnden dock, efter prövning i varje särskilt fall, medgiva längre återbetalningstid, högst tolv år, för det ur fonden beviljade lånet.

Då särskilda omständigheter därtill föranleda, äger nämnden bevilja anstånd för högst ett år i sänder med fullgörandet av föreskriven amortering.

9 §.

Å lyftat lånebelopp skall gäldas ränta efter den räntefot som Konungen, med hänsyn tagen till räntan å lån från Svenska skeppshypotekskassan, bestämmer.

Om till betalning förfallet kapitalbelopp icke inbetalas inom åtta dagar efter förfallodagen, skall å beloppet erläggas dröjsmålsränta enligt de grunder, som kunna varda i särskild ordning bestämda.

10 §.

Till minst det belopp, till vilket lån beviljas, skall finnas säkerhet av in-teckning eller in-teckningar i fartyget liggande inom femtio procent av fartygets värde.

För att kunna godtagas såsom säkerhet skall in-teckning åtnjuta bättre för-månsrätt än varje annan i fartyget sökt eller beviljad in-teckning, som icke innehaves av nämnden för fondens räkning; dock att, därest in-teckning med bästa för-månsrätt är tagen i anspråk såsom säkerhet för annat lån hos stats-verket, nämnden må kunna godtaga in-teckning med närmast därefter föl-jande rätt under villkor att in-teckningen med bästa rätt förskrivs att med rätt närmast efter den, som tillkommer statsverket för det andra lånet, ut-göra pant jämväl för lån ur fonden.

11 §.

Låntagare vare skyldig att omedelbart underrätta nämnden om varje ändring beträffande äganderätten till fartyget.

12 §.

Låntagare må icke utan samtycke av nämnden vidtaga åtgärd, varigenom fartyget upphör att vara svenskt.

13 §.

Fartyget skall vara i sin helhet kaskoförsäkrat mot såväl totalförlust som partiell skada och kostnad till minst det värde, som av nämnden åsättes fartyget; dock må i stället för sådan kaskoförsäkring godtagas s. k. intresseförsäkring i fartyget, i den mån det finnes kunna ske utan åsidosättande av nödig trygghet för statsverket såsom inteckningshavare. Dessutom skall finnas särskild försäkring, som i huvudsakligen samma utsträckning, som eljest inom sjöfarten är sedvanlig, bereder i kaskoförsäkringen icke innefattat skydd (protection and indemnity) mot den ersättningsskyldighet, som kan uppkomma för fartygets ägare.

Såväl kasko- som intresseförsäkringen skall gälla till förmån för statsverket såsom innehavare av inteckning i fartyget samt medföra rätt för inteckningshavaren att, ändå att hans fordran ej är förfallen, framför fartygets ägare njuta betalning ur utfallande försäkringsbelopp, såvida icke — vid partiell skada — ägaren genom att låta reparera fartyget eller på annat sätt bereder inteckningshavaren samma säkerhet som före skadans inträffande.

I övrigt skola för försäkring, som här avses, gälla sådana bestämmelser, som stadgats i lagen om försäkringsavtal, med den jämkning, som nämnden kan finna av omständigheterna påkallad.

Försäkringsgivaren skall hava gent emot nämnden förbundet sig att tillse, att försäkringen icke ändras eller upphör utan nämndens vetskap och att nämnden erhåller nödigt rådrom för att säkerställa statsverket före försäkringens upphörande.

14 §.

I den mån nämnden finner sådant erforderligt skall å fartyget tagas försäkring mot krigsfara.

15 §.

Försäkring, som i 13 och 14 §§ avses, skall vara meddelad av svensk försäkringsgivare; dock att nämnden må, då skäligen anledning därtill föreligger, godtaga försäkring, som meddelats av utländsk försäkringsgivare.

16 §.

Nämnden äger uppsäga lån till betalning omedelbart eller inom viss av nämnden bestämd tid, därest ställd säkerhet undergått märklig försämring eller för statsverket betryggande försäkring icke finnes eller låntagaren eljest icke fullgör de för lånet gällande villkor.

17 §.

Av låntagare lämnad säkerhet skall gälla för samtliga hans förbindelser hos fonden.

18 §.

Kostnad för besiktning, värdering, inteckningsåtgärd och annat dylikt skall gäldas av låntagaren.

19 §.

Nämndens förvaltning och räkenskaper granskas av Svenska skeppshypotekskassans revisorer.

I fråga om nämndens och revisorernas skyldigheter och befogenheter ävensom deras ansvarighet för skada, som tillskyndas fonden, skola stadgandena i förordningen angående skeppshypotekskassan och reglementet för kassan äga motsvarande tillämpning, dock med iakttagande av

att vad om förvar och vård av för skeppshypotekskassans obligationslån pantskrivna värdehandlingar är stadgat skall gälla ifråga om förvaret och vården av de värdehandlingar, som utgöra säkerhet för lån från fonden; samt

att nämndens förvaltningsberättelse och revisorernas utlåtande däröver icke skola vare sig tillställas skeppshypotekskassans låntagare eller göras till föremål för dessas yttrande, ej heller befordras till tryck.

20 §.

Fonden tillhöriga medel, som av riksgäldskontoret utbetalats till nämnden, skola, i den mån de ej erfordras i lånerörelsen, återställas till riksgäldskontoret. De i rörelsen inlutna räntemedlen skola för varje kalenderår sist före utgången av nästföljande januari månad inbetalas till riksgäldskontoret. Av nämnden omhänderhavda medel, som tillhöra fonden, skola i avbidan på deras användande i rörelsen eller överlämnande till riksgäldskontoret hållas inestående å checkräkning i riksbanken eller å postgirokonto.

21 §.

Bestämmelser om ersättning för kostnader, som föranledas av fondens lånerörelse, ävensom de ytterligare föreskrifter angående rörelsen och vad därmed har samband, som må erfordras, meddelas av Konungen.

Denna kungörelse träder i kraft den 1 juli 1939.

Bilaga B.

F ö r s l a g
till
K u n g ö r e l s e
**angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens
sekundärlånefond för rederinäringen.**

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Statens sekundärlånefond för rederinäringen har till ändamål att i enlighet med bestämmelserna i denna kungörelse lämna lån mot säkerhet av inteckning i fartyg, som är belånat i Svenska skeppshypotekskassan eller i Statens lånefond för den mindre skeppsfarten.

2 §.

Fonden förvaltas av riksgäldskontoret, som har att på anfordran utbetala för lånerörelsen erforderliga medel.

3 §.

Lånerörelsen handhaves för statens räkning av en nämnd, vars ledamöter och suppleanter skola utgöras av ledamöterna och suppleanterna i styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan samt, såvitt angår lån för fartyg, som är belånat i Statens lånefond för den mindre skeppsfarten, den ytterligare ledamot och suppleant för denne, om vilka förmäles i gällande bestämmelser rörande sistnämnda fond.

Nämndens förvaltning och räkenskaper granskas av skeppshypotekskassans revisorer.

I fråga om lånerörelsens bedrivande samt nämndens och revisorernas skyldigheter och befogenheter ävensom deras ansvarighet för skada, som tillskyndas fonden, skola stadgandena i förordningen angående skeppshypotekskassan och reglementet för kassan samt i kungörelsen angående lånefonderna för den mindre skeppsfarten äga motsvarande tillämpning, dock med iakttagande av

att lån från fonden må lämnas endast för nybyggnad eller modernisering av fartyg;

att vid beviljande av lån från fonden återbetalningstiden må bestämmas till högst åtta år, under iakttagande av att lånet skall vara återbetalat innan det från skeppshypotekskassan eller lånefonden för den mindre skeppsfarten utlämnade lånet slutamorterats;

att lån från fonden må beviljas till belopp, motsvarande högst tjugu procent av fartygets värde, och att inteckningssäkerheten, vilken där omständigheterna därtill föranleda bör stärkas med annan pant eller borgen, skall ligga inom sjuttio procent av nämnda värde;

att det i § 15 andra stycket förordningen angående skeppshypotekskassan stadgade särskilda ansvar med anledning av förlust i följd av att fartyget upphört att vara svenskt ej skall gälla beträffande lån från fonden;

att vad om förvar och vård av för skeppshypotekskassans obligationslån pantskrivna värdehandlingar är stadgat skall gälla i fråga om förvaret och vården av de värdehandlingar, som utgöra säkerhet för lån från fonden;

att nämndens förvaltningsberättelse och revisorernas utlåtande däröver icke skola befordras till tryck; samt

att nämndens förvaltning och räkenskaper ej skola underställas granskning av skeppshypotekskassans låntagare.

4 §.

Å lyftat belopp skall gäldas ränta från lyftningsdagen efter fyra procent om året, dock med skyldighet för låntagaren att, därest till betalning förfallet kapitalbelopp icke inom åtta dagar efter förfallodagen guldits, å det förfallna beloppet från förfallodagen, till dess betalning sker, erlagga dröjsmålsränta enligt de grunder, som kunna varda i särskild ordning bestämda. Låntagare vare skyldig att å lånet eller vad därav återstår oguldet erlagga ränta efter det högre procenttal, som under lånetiden kan varda bestämt.

5 §.

Fonden tillhöriga medel, som av riksgäldskontoret utbetalats till nämnden, skola, i den mån de ej erfordras i lånerörelsen, återställas till riksgäldskontoret. De i rörelsen inlutna räntemedlen skola för varje kalenderår sist före utgången av nästföljande januari månad inbetalas till riksgäldskontoret. Av nämnden omhänderhavda medel, som tillhöra fonden, skola i avbidan på deras användande i rörelsen eller överlämnande till riksgäldskontoret hållas inestående å checkräkning i riksbanken eller å postgiro-konto.

6 §.

Bestämmelser om ersättning för kostnader, som föranledas av fondens lånerörelse, ävensom de ytterligare föreskrifter angående rörelsen och vad därmed har samband, som må erfordras, meddelas av Konungen.

Denna kungörelse, varigenom upphäves kungörelsen den 19 juni 1936 (nr 312) angående allmänna villkor och bestämmelser för lån ur statens sekundärlånefond för rederinäringen, träder i kraft den 1 juli 1939 och skall äga tillämpning jämväl å lån från fonden, som beviljats före sistnämnda dag, dock att beträffande lån, som beviljats före den 1 juli 1937, låntagaren icke skall vara skyldig att underkasta sig sådan höjning av räntan, varom förmäles i 4 §, i vidare mån än intill det procenttal som gällde vid lånets beviljande.