

Nr 285.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.; given Stockholms slott den 5 maj 1939.

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.

GUSTAF.

Gustav Möller.

F ö r s l a g
till
L a g
om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg
m. m.

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äger Konungen, när riksdagen ej är samlad, i den mån så prövas nödigt förordna, att vad i 2 och 3 §§ stadgas skall äga tillämpning. Varder ej meddelat förordnande av nästföljande riksdag inom trettio dagar från riksdagens början gillat, skall detsamma efter utgången av nämnda tid upphöra att lända till efter rättelse.

Prövas under tid, då riksdagen är samlad, förhållanden vara för handen, som i första stycket sägs, äger Konungen med riksdagens samtycke meddela förordnande, som där avses.

2 §.

Med svenskt fartyg, som äger en bruttodräktighet av tvåhundra register-ton eller därutöver, må gods icke, utan att medgivande lämnats av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat, fraktas mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort. Vad sålunda är stadgat om fraktande skall gälla fortskaffande av gods jämväl i annat fall än vid befördran mot vederlag.

Utän hinder av vad ovan stadgats skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren och bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods, som inlastats å ort inom riket, skiljes från fartyget å utrikes ort eller omvänt, eller att gods, som inlastats å utrikes ort, skiljes från fartyget å sålunda belägen ort; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods äga rum, förutom i lastningshamnen, endast å ort inom riket.

Förbud, som i första stycket sägs, äger icke tillämpning å proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget.

3 §.

Med fartyg, som i 2 § första stycket sägs, må icke utan medgivande av Konungen eller den Koungen därtill bemyndigat företagas resa i barlast mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort. Ej heller må dylikt fartyg utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat å utrikes ort uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation.

4 §.

Har gods fortskaffats med svenskt fartyg i strid mot bestämmelserna i 2 § eller har med sådant fartyg företagits barlastresa i strid mot bestämmelserna i 3 §, straffes befälhavaren med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Har någon bjudit, lagt, trugat eller eljest uppsåtligen förlett befälhavaren till förseelsen eller med råd eller dåd främjat densamma eller har redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, med vetskap om förseelsen underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra dess utförande, dömes han till straff som i första stycket sägs.

Där frakt för godsets fortskaffande skolat enligt därom träffat avtal tillkomma den brottslige, må domstolen, efter ty skäligt finnes, förplikta honom att utgiva fraktens belopp. Är den, vilken frakten skolat tillkomma, ej förfallen till straff efter ty ovan sägs, må han förpliktas att av frakten utgiva det belopp, vartill för honom uppkommen vinst å det olovliga fraktandet högst kan skattas.

Har uppläggning, avrustning eller avmönstring av fartyg skett i strid mot vad i 3 § är stadgat, straffes fartygets ägare eller den, som eljest äger förfoga över fartyget, med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

5 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, så ock vad den brottslige eller annan eljest jämlikt denna lag förpliktas utgiva tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift från trycket utkommit i Svensk författningssamling.

Med avseende å fartyg, som vid den tid då förordnande enligt 1 § träder i tillämpning är upplåtet till utlänning genom avtal om tidsbefraktning eller nyttjande, skall vad i denna lag stadgas icke tillämpas så länge avtalet är gällande.

Har, då förordnande som nyss sagts träder i tillämpning, fartyg avgått från ort, där gods inlastats, eller befinner sig fartyget vid nämnda tidpunkt på resa i barlast, må, utan hinder av förordnandet, godset fortskaffas till bestämmelseorten eller resan dit fortsättas.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans
Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å
Stockholms slott den 31 mars 1939.*

Närvarande:

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

Efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Möller, fråga om lagstiftning rörande *förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.*

Föredraganden anför:

»Tidigare i dag har jag för Kungl. Maj:t anmält frågan om utfärdande av lagstiftning i beredskapssyfte om förbud vid krig och vissa andra utomordentliga förhållanden mot överlåtelse eller upplåtelse till utlänning av fartyg m. m. De statliga åtgärderna under världskriget i avseende å sjöfarten inskränkte sig emellertid ej till ett förbud i nu berörda hänseende, utan ingripandet från statens sida gällde även en i lagstiftningsväg genomförd reglering av fraktfarten på utlandet, närmare bestämt fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter samt mellan svensk och utrikes ort. Jag torde här få lämna en kort redogörelse för denna lagstiftnings tillkomst och innebörd.

Den tonnagebrist, som under världskriget gjorde sig gällande i vårt land, föranledde Kungl. Maj:t att vid 1916 års riksdag framlägga förslag till lagstiftning i syfte att åt staten inrymma ett visst inflytande på fraktfarten. Initiativet härtill utgick från chefen för finansdepartementet, som lät inom departementet utarbeta ett förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter. Vid ärendets anmälan för Kungl. Maj:t den 14 april 1916 (proposition nr 186) framhöll departementschefen inledningsvis, att anskaffandet av erforderligt tonnage för import och export hade med den utveckling förhållandena å fraktmarknaden tagit blivit en alltmera brännande fråga. I allt större utsträckning hade i krigförande och även i neutrala länder det enskilda tonnaget tagits i anspråk för statsändamål eller eljest för fraktfart uteslutande på det egna landet. I vissa krigförande länder hade därjämte på grund av sjökriget det för enskild fraktfart fritt tillgängliga tonnaget kunnat endast i jämförelsevis ringa omfattning komma till användning. Fartygsförluster hade dessutom inträffat i långt större antal än under fredstid och ersättandet av sålunda förlorat ton-

nage hade ej kunnat ske i tillnärmelsevis erforderlig omfattning. Direkt och indirekt hade allt detta bidragit att skapa knapphet på tonnage även för vårt land. Ej endast den fraktfart med utländska fartyg, som omedelbart eller medelbart bidragit till våra sjöfartsförbindelsers upprätthållande, hade i tilltagande grad minskats, utan även den svenska handelsflottan hade, både i fråga om bestånd och verksamhetsområde, rönt stark påverkan av berörda förhållanden. Det kunde befaras, att under inflytande av den utländska fraktmarknaden det tonnage, som vore i svensk ägo, komme att i ökad omfattning användas till fraktfart å trader, som icke eller endast i otillräcklig mån berörde Sverige.

Lagförslaget i fråga innefattade ett bemyndigande för Kungl. Maj:t att, i den mån så prövades nödigt, meddela förbud mot fraktande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter. Förbudet skulle dock endast gälla maskindrivna fartyg med en bruttodräktighet av minst 200 registerton. Vissa undantag från förbudet voro i lagförslaget meddelade. Sålunda skulle bland annat linjefarten i princip ej drabbas av ifrågavarande bestämmelser; ej heller skulle förbudet gälla i fråga om skeppsproviant och skeppsförnödenheter, passagerares och ombord anställdas effekter eller bärgat gods. Därjämte skulle i sjölagen givna stadganden om befälhavares befogenhet att sälja av redares gods eller lasten äga tillämpning utan avseende på att utrikes inlastat gods skildes från fartyget å utrikes ort.

För överträdelse av förbudet stadgades i förslaget straff, som i första hand riktades mot befälhavaren men även kunde drabba redaren, nämligen i händelse denne på sätt i 292 § sjölagen stadgades var delaktig i förseelsen.

Departementschefen påpekade emellertid, att de föreslagna straffbestämmelserna i vissa fall ej kunde anses tillräckliga för att förläna erforderlig effektivitet åt förbudet. Straffhotet vore föga verksamt, om fartyget blivit ställt till utlännings förfogande på grund av avtal om tidsbefraktning eller uthyrande. Under sådana omständigheter hade ansetts lämpligast, att svenska fartygs ställande till utlännings förfogande skulle kunna förhindras. Det i lagen den 6 mars 1916 (nr 47) stadgade förbudet mot svenskt fartygs tidsbefraktning av utlänning för längre tid än sex månader vore från nämnda synpunkt icke tillfyllest. För att ernå det angivna ändamålet måste det givas möjlighet att i fråga om maskindrivna fartyg om 200 registerton eller däröver förbjuda varje tidsbefraktning av utlänning ävensom upplåtelse åt utlänning av dylikt fartyg till nyttjande för egen räkning. Jämväl överträdelse av nu berörda förbud skulle vara straffbelagd.

Lagförslaget blev efter vissa jämkningar på grund av lagrådets hemställan förelagt riksdagen, som godkände förslaget. Lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter utfärdades den 8 juli 1916 (nr 270). Samtidigt utfärdades förordning (nr 271) om förbudets ikraftträdande, varjämte Kungl. Maj:t i särskilt brev samma dag uppdrog åt statens handelskommission att handlägga ärenden angående undantag från berörda lagstiftning.

Lagen i fråga var av provisorisk karaktär och hade giltighet till utgången

av mars 1917. I proposition till 1917 års riksdag (nr 100) framlade Kungl. Maj:t ett nytt förslag till lag i ämnet. Förslaget, som — frånsett vissa jämkningar, föranledda av det vid samma riksdag i proposition nr 99 framlagda förslaget till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse av fartyg m. m. — var lika lydande med 1916 års lag, vann riksdagens bifall, och lag i ämnet utfärdades den 28 mars 1917 (nr 105). Den hade giltighet till och med den 30 april 1918 och förlängdes då genom en lag samma dag (nr 215) att gälla ytterligare ett år, i samband varmed lagens tillämpningsområde med hänsyn till den stegrade tonnagebristen utvidgades att avse även icke maskindrivna fartyg med minst 200 tons bruttodräktighet. I sålunda utvidgat skick blev lagen sedermera årsvis prolongerad fram till och med utgången av februari 1921.

Det synnerligen bekymmersamma läge, i vilket frågan om beredande av erforderlig tonnagetillgång befann sig under världskrigets sista skede, föranledde Kungl. Maj:t vidare att vid 1918 års lagtima riksdag i proposition nr 453 framlägga förslag till lagstiftning om reglering av fraktfarten också mellan Sverige och utlandet. Vid ärendets föredragning framhöll chefen för justitiedepartementet, att de rådande förhållandena krävde en allt starkare ransonering av snart sagt alla nödvändighetsvaror; på vissa av dessa rådde redan verklig brist, andra åter kunde beräknas inom en kort tid komma att tryta. I båda fallen vore en snar införsel i betydande utsträckning av nöden, i den mån sådan oavsett hinder från krigförande makter stode att vinna. Det syntes därför i avseende å all import vara nödigt att bereda tillfälle att reglera denna så, att i första rummet det för folkförsörjningen nödvändigaste av livsförnödenheter och andra varor infördes, och detta under för det allmänna mest fördelaktiga villkor, samt att med införsel av mindre viktiga varor finge anstå, även om deras införande skulle bereda den enskilde större vinst. Motsvarande synpunkter borde gälla även beträffande landets export. Endast statens vederbörande organ kunde äga en fullständig översikt över landets tillgångar och behov, och det borde därför, i det rådande svåra läget, tillkomma dessa statsorgan myndighet att reglerande ingripa i de enskilda fartygsägarnas och befraktarnas rörelsefrihet även när det gällde fortskaffande av gods mellan orter, av vilka endast utgångspunkten eller bestämmelseorten vore utländsk. Att häri obestriddligen låge ett synnerligen starkt intrång i den enskildes rätt att fritt förfoga över sin egendom vore ett skäl, som icke med fog kunde åberopas mot en sådan anordning i högre grad än vad anmärkningen redan drabbade den på området gällande lagstiftningen. Läget hade framtvingat det ena ingreppet efter det andra i privaträttsliga förhållanden, som före världskrigets utbrott ansågos principiellt helt undandragna statlig reglering. I själva verket hade också på förevarande område en vida starkare befogenhet, än som för det dåvarande ifrågasattes, blivit lagd i statens hand genom den s. k. förfoganderättslagen. Ett utvidgande av gällande regler om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg syntes emellertid i många fall kunna göra en eljest möjligen oundgäng-

lig användning av förfoganderättslagen överflödig. I enlighet härmed hade inom justitiedepartementet utarbetats förslag till lag om förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan svensk och utrikes ort. Lagförslaget anslöt sig till den vid ifrågavarande tid gällande lagstiftningen angående förbud i vissa fall mot fortskaffande av gods med svenskt fartyg mellan utrikes orter. Förslaget avsåg att gälla svenska fartyg vare sig de voro maskindrivna eller icke så snart de hade en bruttodräktighet av 200 ton eller mera. I motsats till förenämnda förbudslag hade undantag i lagförslaget ej stadgats för fartyg i linjetrafik. Departementschefen ansåg nämligen jämväl denna trafik böra i lagen regleras.

Förslaget vann utan ändring riksdagens godkännade, och lagen utfärdades den 20 juni 1918 (nr 497). Samma dag utfärdades jämväl förordning (nr 498), varigenom lagen sattes i tillämpning. Lagen, vars giltighetstid ursprungligen var begränsad till den 30 april 1919, prolongerades sedermera årsvis till och med utgången av februari 1921.

Såsom jag redan vid anmälan tidigare i dag av frågan om lagstiftning angående förbud mot överlåtelse i vissa fall av fartyg m. m. omnämnt avgav på uppdrag av rikskommissionen för ekonomisk försvarsberedskap i en den 5 juni 1929 dagtecknad promemoria kommerserådet Axel Lindblad yttrande rörande statliga åtgärder under krigstidsförhållanden i avseende å sjöfarten. I denna promemoria berörde Lindblad — förutom spörsmålet om nyssnämnda lagstiftning — även frågan om behovet av en fraktfartslagstiftning av den art, som innefattades i omförmälda båda lagar av 1917 och 1918. Lindblad ansåg en beredskapslagstiftning av i huvudsak enahanda innehåll önskvärd men framhöll, att ifrågavarande lagar icke vore tillfyllest för att under alla förhållanden åt statsmyndigheterna bereda den möjlighet till kontroll å handelstonnagets användning, som vid krigstillfälle kunde bliva erforderlig. I sådant hänseende föreslog Lindblad vissa utvidgningar i lagstiftningen ifråga, vartill jag i det följande torde få återkomma.

Under beaktande av de synpunkter Lindblad framhållit har inom rikskommissionen utarbetats ett utkast till lag om förbud i vissa fall mot att med svenskt fartyg i utrikes fart fortskaffa gods eller företaga barlastresa ävensom mot uppläggning av fartyg.

Detta lagförslag jämte förenämnda promemoria har den 26 september 1938 remitterats till kommerskollegium för utlåtande. Sedan kollegium i ärendet införskaffat yttranden från Sveriges redareförening och Sveriges segelfartygsförening, har kollegium i utlåtande den 3 december 1938 med vissa jämkningar tillstyrkt ifrågavarande lagförslag.

Beträffande de allmänna skälen för genomförande av en lagstiftning av nu förevarande slag framhåller kollegium, att förbudet mot fortskaffande med svenskt fartyg av gods mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort under världskriget företrädesvis tjänade tre huvudändamål, nämligen

1) reglerande av sjötransporterna, så att i första rummet för folkförsörjningen erforderliga livsförnödenheter och andra nödvändighetsvaror kunde beredas skeppsrum för införande till landet,

2) reglerande av fraktsatserna, i ändamål att förhindra oskäligen fraktvinst i avseende å nämnda införsel samt

3) genomförandet av träffade handels- och sjöfartsavtal.

För den händelse Sverige självt vore i krig — anför kollegium vidare — skulle ytterligare ett syfte med ifrågasatt förbud bli aktuellt, nämligen tillgodoseendet av ett genom krigsförhållandena framkallat behov av att regionalt i detalj reglera trafiken, d. v. s. dirigera trafiken till och fördela densamma mellan särskilda hamnar. Under ett krig, vari Sverige vore invecklat, eller under krisartade förhållanden liknande dem, som rådde under det senaste världskriget, vore en närmare reglering av den beskaffenhet, som åsyftades med nu föreliggande förslag, påtagligen ofrånkomlig. Erfarenheten från världskrigets dagar talade härutinnan ett tydligt språk.

Rikskommissionens förslag överensstämmer i sak väsentligen med 1917 och 1918 års fraktfartslagar. För de ändringar däri, som rikskommissionen föreslagit, ävensom för vissa avvikelser, som kollegium för sin del ytterligare förordat, ämnar jag i det följande redogöra i samband med framläggande av mina egna synpunkter på ämnet. I det sammanhanget kommer jag också att beröra de erinringar, som de hörda sjöfartssammanslutningarna gjort mot förslaget.

*Departements-
chefen.*

Erfarenheterna från världskriget torde — såsom också kommerskollegium framhållit — klart ha givit vid handen, att en mycket ingripande reglering av den utrikes sjöfarten kan bli erforderlig vid en inträdande krissituation. Liksom i fråga om förbudet mot fartygsförsäljningar till utlandet finner jag det jämväl i fråga om fraktfartsregleringen önskvärt, att en lag, innefattande bemyndigande för Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder, redan nu antages. I likhet med dem, som nu yttrat sig i ärendet, finner jag denna lagstiftning kunna byggas på de båda fraktfartslagarna av 1917 och 1918. Det inom rikskommissionen utarbetade förslaget synes mig med vissa av kommerskollegium förordade jämkningar böra läggas till grund för en blivande lagstiftning i ämnet.

1 § i den nu ifrågasatta lagen torde böra avfattas i överensstämmelse med motsvarande stadgande i det av mig förut i dag anmälda förslaget till lag om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m.

I anslutning till vad ovan anförts torde fraktfartsförbudet böra avse svenska fartyg med en bruttodräktighet av 200 registerton och däröver, oavsett om fartyget är maskindrivet eller ej. Förbudet synes vidare böra ges den innebörd, att gods ej må utan särskilt medgivande fraktas mellan utrikes orter och ej heller mellan svensk och utrikes ort. I sistberörda del omfattar förbudet givetvis ej endast trafiken från Sverige till utlandet utan även i omvänd riktning.

I rikskommissionens förslag har i motsats till 1917 års men i överensstämmelse med 1918 års fraktfartslag ej gjorts undantag för linjefart. Ett sådant undantag synes ej heller mig påkallat.

Redan i den av Lindblad avgivna promemorian ifrågasattes vissa utvidgningar i fraktfartslagen, nämligen så att under regleringen även skulle falla resor i barlast samt uppläggningar av fartyg. Vad barlastresorna beträffar uppger Lindblad, att det under världskriget visade sig, att fartyg genom utförande av resa i barlast undandrogo sig för fartygen avsedd resa med last, som ur folkförsörjningssynpunkt varit önskvärd. I rikskommissionens förslag har med anledning härav upptagits ett stadgande, att med fartyg, som omfattas av regleringen, ej må utan vederbörligt medgivande företagas resa i barlast mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort.

Redareföreningen har emellertid i sitt yttrande över förslaget ifrågasatt, huruvida det från det allmännas synpunkt kunde vara av behovet påkallat, att tillstånd skall inhämtas för rätt att företaga resa i barlast mellan utländska orter. Kommerskollegium har häremot framhållit, att med hänsyn till de syften, som låge till grund för den föreslagna bestämmelsen, kollegium icke kunde förorda någon ändring av förslaget på denna punkt.

För egen del har jag funnit de av Lindblad omvittnade erfarenheterna från världskriget ge ett klart belägg på behövligheten av att fraktfartsregleringen utsträcker att gälla även barlastresor. I det inom departementet överarbetade förslaget hava därför bestämmelser härutinnan upptagits.

Vad angår önskvärdheten av att låta regleringen jämväl omfatta uppläggning av fartyg har Lindblad i promemorian anført, att — ehuru under kriget och den därefter följande kristiden någon uppläggning av tonnage trots de ökade riskerna och de högre driftskostnaderna ej från redarehåll vidtagits — det likväl kunde tänkas, att vid en framtida kris jämväl förbud mot uppläggning av sjövärdigt tonnage måste tillgripas för säkerställande av erforderligt skeppsrum. I rikskommissionens förslag har därför upptagits ett stadgande av innebörd, att fartyg, som i lagen avses, icke utan vederbörligt medgivande får uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation, såframt genom sådant förfarande svårighet skulle uppstå att tillgodose behov av betydelse för det allmänna.

Redareföreningen har häremot invänt, att under världskriget en motsvarande bestämmelse icke existerade och att ett lagstadgande av föreslagen natur skulle kunna komma att för rederierna verka synnerligen obilligt. Föreningen gör gällande, att en redare icke kunde och icke borde kunna genom lagstadgande åläggas att för egen räkning uppehålla trafik med honom tillhörigt fartyg. Han ensam torde hava rätten att avgöra om fraktläget vore sådant, att han ville driva fartyget eller icke och om riskförhållandena vid resa vore sådana att han ville utsätta fartyget för riskerna eller icke. En helt annan fråga vore att redaren icke borde medgivas rätt att under krigstid eller tid, då det vore fara för krig, lägga upp sitt fartyg å plats, där staten — om staten ansåge sig för sitt behov behöva fartyget — icke alls kun-

de eller icke utan svårighet kunde disponera över detsamma. Det kunde därför måhända finnas fog för att en redare icke borde tillåtas att utan vederbörligt tillstånd å utrikes ort upplägga, avrusta eller avmönstra sitt fartyg. Däremot bleve, om det gällde dylik åtgärd inom riket, det obilligt mot redaren att förhindra honom att i Sverige upplägga, avrusta eller avmönstra sitt fartyg, därest han icke av staten ersattes för de kostnader, som genom förbudet åsamkades honom.

Kommerskollegium uttalar att — även om det kunde förutsättas, att vederbörande myndighet skulle komma att vid licensgivningen tillämpa nu ifrågavarande stadgande med den största urskillning och varsamhet — redareföreningens erinran icke alldeles syntes kunna fränkännas fog. Kollegium tillstyrker därför, att det här avsedda förbudet inskränkes till att avse uppläggning, avrustning eller avmönstring å utrikes ort.

Även jag finner rikskommissionens förslag gå längre än som av omständigheterna kan anses påkallat och vill fördenskull ansluta mig till den modifiering i stadgandet, som kommerskollegium tillstyrkt. I stadgandet enligt den av rikskommissionen föreslagna lydelsen synes mig vidare den ändring böra vidtagas, att tillägget »såframt genom sådant förfarande svårighet skulle uppstå att tillgodose behov av betydelse för det allmänna» utgår. Då straffbestämmelsen direkt anknyter till förfarande i strid mot nämnda stadgande, skulle nämligen enligt kommissionens förslag frågan, huruvida redaren genom en uppläggning förfarit straffbart eller ej, bli beroende på, huru domstolen bedömde fraktmarknadsläget ur det allmännas synpunkt, vilket uppenbart icke kan ha varit avsett. Skulle Kungl. Maj:t finna omständigheterna påkalla utfärdande av uppläggningsförbud, bör undantag därifrån ej få förekomma utan medgivande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigat.

Såsom övergångsbestämmelse till lagen torde — i anslutning till vad som var fallet i den första fraktfartslagen av 1916 — böra upptagas stadgande av innehåll, att om fartyg, då förbudsbestämmelserna träda i tillämpning, redan avgått från ort, där gods inlastats, eller befinner sig på resa i barlast, godset må fortskaffas eller resan fortsättas till bestämmelseorten utan hinder av förbuden.

Emellertid har redareföreningen anmärkt, att tillika borde intagas en föreskrift, som klarlade, *dels* att lagen icke vore tillämplig i avseende å sådana tidsbefraktningar, vartill Kungl. Maj:ts medgivande enligt den föreslagna lagen om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m. lämnats, *och dels* att sådana tidsbefraktningar, som enligt övergångsbestämmelserna till sistnämnda lag icke därav berördes, vore undantagna jämväl från fraktfartslagens tillämpning.

Kommerskollegium har med anledning härav framhållit, att i förstnämnda hänseende särskild bestämmelse icke syntes vara erforderlig eller lämplig, enär föreskrift, i vad mån befrielse från förbudet enligt nu förevarande lag mot fortskaffning av gods m. m. med ifrågakommande fartyg medgäves,

syntes böra lämnas i samband med lämnandet av tillstånd till upplåtelse av fartyget till utlänning genom tidsbefraktning eller till nyttjande respektive i samband med Kungl. Maj:ts meddelande av särskilda föreskrifter i fråga om tillämpning av lagen om förbud i vissa fall mot överlåtelse eller upplåtelse av fartyg m. m.

Däremot har kollegium ansett övergångsbestämmelserna till fraktfartslagen böra kompletteras med föreskrift därom, att om fartyg vid den tid, då lagen jämlikt Kungl. Maj:ts förordnande träder i tillämpning, redan är upplåtet till utlänning genom tidsbefraktning eller till nyttjande, lagens föreskrifter ej skola gälla sådant fartyg för den tid, varunder denna upplåtelse må vara gällande.

För egen del ansluter jag mig till vad kommerskollegium sålunda anfört och föreslagit.

I de delar, som här ej berörts, torde, i huvudsaklig överensstämmelse med rikskommissionens av kommerskollegium biträdda förslag, böra gälla bestämmelser motsvarande de i 1917 och 1918 års lagar upptagna, varvid dock må anmärkas att något behov att i den nya lagen — såsom fallet var i 1917 års lag — intaga föreskrifter om förbud mot nyttjanderättsupplåtelse i vissa fall av fartyg ej föreligger med hänsyn till den utformning, som det förut denna dag anmälda lagförslaget om förbud mot bland annat upplåtelse av fartyg erhållit.

I enlighet med vad jag här angivit har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *lag om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.*»

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

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställen behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall.

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.

F ö r s l a g

till

L a g**om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg
m. m.**

Härigenom förordnas som följer:

1 §.

Vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden äger Konungen, när riksdagen ej är samlad, i den mån så prövas nödigt förordna, att vad i 2 och 3 §§ stadgas skall äga tillämpning. Varder ej meddelat förordnande av nästföljande riksdag inom trettio dagar från riksdagens början gillat, skall detsamma efter utgången av nämnda tid upphöra att lända till efterrättelse.

Prövas under tid, då riksdagen är samlad, förhållanden vara för handen, som i första stycket sägs, äger Konungen med riksdagens samtycke meddela förordnande, som där avses.

2 §.

Med svenskt fartyg, som äger en bruttodräktighet av tvåhundra registerton eller därutöver, må gods icke, utan att medgivande lämnats av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat, fraktas mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort. Vad sålunda är stadgat om fraktande skali gälla fortskaffande av gods jämväl i annat fall än vid befordran mot vederlag.

Utän hinder av vad ovan stadgats skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren och bortfraktaren att sälja av lasten eller röra utlossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändock att därigenom gods, som inlastats å inom riket belägen ort, skiljes från fartyget å utrikes ort eller omvänt, eller att gods, som inlastats å utrikes ort, skiljes från fartyget å sålunda belägen ort; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods, som inlastats vare sig å inrikes eller utrikes ort, äga rum endast å inom riket belägen ort.

Förbud, som i första stycket sägs, äger icke tillämpning å gods, som utgöres av förnödenhets- och proviantartiklar för fartyget, förnödenheter tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer eller gods, som bärgats ombord å fartyget.

3 §.

Med fartyg, som i 2 § första stycket sägs, må icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat företagas resa i barlast mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort. Ej heller må dylikt fartyg utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat å utrikes ort uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation.

4 §.

Har gods fortskaffats med svenskt fartyg i strid mot bestämmelserna i 2 § eller har med sådant fartyg företagits barlastresa i strid mot bestämmelserna i 3 §, straffes befälhavaren med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

Har redare eller annan, som i redares ställe haft befattning med fartyget, bjudit, lagt, trugat eller eljest uppsåtligen förlett befälhavaren till förseelsen eller med råd eller dåd främjat densamma eller, med vetskap om förseelsen, underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra dess utförande, dömes han till straff som i första stycket sägs.

Där frakt för godsets fortskaffande skolat enligt därom träffat avtal tillkomma den brottslige, må domstolen, efter ty skäligen finnes, förplikta honom att utgiva fraktens belopp. Är den, vilken frakten skolat tillkomma, ej förfallen till straff efter ty ovan sägs, må han förpliktas att av frakten utgiva det belopp, vartill för honom uppkommen vinst å det olovliga fraktandet högst kan skattas.

Har uppläggning, avrustning eller avmönstring av fartyg skett i strid mot vad i 3 § är stadgat, straffes fartygets ägare eller den som eljest äger förfoga över fartyget med dagsböter eller fängelse i högst ett år.

5 §.

Böter, som ådömas enligt denna lag, så ock vad den brottslige eller annan eljest jämlikt denna lag förpliktas utgiva tillfalla kronan.

Denna lag träder i kraft dagen efter den, då lagen enligt därå meddelad uppgift från trycket utkommit i Svensk författningssamling.

Vad i denna lag stadgas skall icke gälla med avseende å fartyg, som vid den tid då förordnande enligt 1 § träder i tillämpning är upplåtet till utlänning genom avtal om tidsbefraktning eller nyttjande, så länge avtalet är gällande.

Har, då förordnande som nyss sagts träder i tillämpning, fartyg avgått från ort, där gods inlastats, eller befinner sig fartyget vid nämnda tidpunkt på resa i barlast, må, utan hinder av förordnandet, godset fortskaffas till bestämmelseorten eller resan dit fortsättas.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 4 maj 1939.

Närvarande:

justitieråden EKLUND,
LAWSKI,
VON STEYERN,
regeringsrådet HJÄRNE.

Enligt lagrådet den 22 april 1939 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet den 31 mars 1939, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, hade inför lagrådet föredragits av hovrättsassessorn Gunnar Danielson.

Lagrådet yttrade:

I 133 § sjölagen, sådant detta lagrum lyder enligt lagen den 5 juni 1936, angives, under vilka villkor en befraktare, efter det godset redan inlastats å fartyget, äger frånträda fraktavtalet. Tidigare gällande regler härutinnan hänförde sig icke till tiden för lastningen utan till tiden för fartygets avgång. Att den i slutet av andra stycket i 2 § av förslaget upptagna undantagsbestämmelsen icke kan träda i tillämpning förrän fartyget lämnat lastningshamnen får anses framgå därav att förslagens regler över huvud icke gälla i fråga om annat än fortskaffande av gods från ort till annan. Däremot kan det vara föremål för tvekan, huruvida förbudet att å utrikes ort lossa inlastat gods även omfattar det fall att å utrikes ort lastat fartyg återvänder till lastningshamnen på grund därav att fraktavtalet hävts. Då skäl torde saknas att förbjuda lossning av godset i nämnda fall, synes ett förtydligande av lagtexten i den riktningen vara önskvärt.

Anledning synes icke föreligga att i fråga om ansvar för annan än befälhavare frångå de principer, som kommit till uttryck i 292 § sjölagen. Andra stycket av 4 § bör därför göras tillämpligt, då någon bjudit, legt, trugat eller eljest uppsåtligen förlett befälhavaren till förseelsen eller med råd eller dåd främjat densamma, samt då redare eller annan, som i redares

ställe haft befattning med fartyget, med vetskap om förseelsen underlåtit att, såvitt det stått i hans makt, hindra dess utförande. Att i de fall, varom här är fråga, besättningsman, vars medverkan har sin grund i att han iakttagit honom åliggande lydnadsplikt, icke kan dömas till ansvar, lär följa av allmänna rättsregler.

Ur protokollet:

Wilhelm von Schwerin.

Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 5 maj 1939.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena SANDLER, statsråden WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, ENGBERG, SKÖLD, QUENSEL, FÖRSLUND, ERIKSSON.

Chefen för handelsdepartementet, statsrådet Möller, anmäler efter gemensam beredning med chefen för justitiedepartementet lagrådets den 4 maj 1939 avgivna utlåtande över det den 31 mars 1939 till lagrådet remitterade förslaget till lag om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.

Efter att hava redogjort för innehållet i lagrådets utlåtande anför föredraganden:

»Jag har låtit ändra 2 § andra stycket och 4 § andra stycket i förslaget i enlighet med de av lagrådet framställda erinringarna. Dessutom har jag låtit vidtaga mindre jämkningar av redaktionell natur i vissa delar av förslaget.»

Föredraganden hemställer — under framhållande av att proposition i ärendet jämlikt § 54 riksdagsordningen syntes kunna avlåtas utan hinder av att den för propositioners avlåtande i allmänhet stadgade tid gått till ända — att det sålunda ändrade förslaget måtte jämlikt § 87 regeringsformen genom proposition föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:

Nils Sehlberg.