

Nr 17.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg; given Stockholms slott den 12 januari 1940.

Under åberopande av bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed föreslå riksdagen

dels, jämlikt § 87 regeringsformen, att antaga härvid fogat förslag till lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg,

dels ock att samtycka till att Kungl. Maj:t efter utfärdande av lag i ämnet meddelar sådant förordnande, som i 1 § i lagen avses, att gälla tills vidare.

GUSTAF.

Herman Eriksson.

F ö r s l a g

till

L a g**med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.**

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, 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 §.

I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg och svenska bogserfartyg äger Konungen, i den mån det prövas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350 registerton.

För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas.

Utan hinder av förordnande, varom i första stycket sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.

3 §.

Ej må fartyg, beträffande vilket förordnande meddelats jämlikt 2 § första stycket, utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat å utrikes ort uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation.

4 §.

Företages med fartyg resa utan tillstånd, då sådant erfordras, eller iakttages icke för tillstånd uppställt villkor, 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 eller ersättning för bogsering skolat enligt därom träffat avtal tillkomma den brottslige, må domstolen, efter ty skäligt finnes, förplikta honom att utgiva fraktens eller ersättningens belopp. Är den, vilken frakten eller ersättningen skolat tillkomma, ej förfallen till straff efter ty ovan sägs, må han förpliktas att av frakten eller ersättningen utgiva det belopp, vartill för honom uppkommen vinst å den olovliga åtgärden 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 författningsamling.

Med avseende å fartyg, som vid den tid då förordnande, varom i 2 § första stycket sägs, 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 varifrån bogsering skall ske, eller befinner sig fartyget vid nämnda tidpunkt på resa utan last, må, utan hinder av förordnandet, godset fortskaffas till bestämmelseorten eller resan dit fortsättas.

Genom denna lag upphäves lagen den 22 juni 1939 (nr 300) om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.; dock att vad i den nu upphävda lagen stadgas i fråga om sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som i lagen avses, skall äga tillämpning även efter det lagen i övrigt upphört att gälla.

*Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott
den 9 januari 1940.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Eriksson, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie-, kommunikations- och handelsdepartementen fråga angående lagstiftning om *förbud i vissa fall mot inrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.*

Föredraganden anför:

»Enligt 1 § lagen den 22 juni 1939 (nr 300) om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m. äger Kungl. Maj:t vid krig eller krigsfara, vari riket befinner sig, eller eljest under utomordentliga, av krig föranledda förhållanden förordna, att vad i 2 och 3 §§ i lagen 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. Genom kungörelse den 6 september 1939 (nr 640) har Kungl. Maj:t meddelat förordnande som nyss är sagt att gälla från och med den 11 september 1939 tills vidare. Förordnandet har av riksdagen gillats (urtima riksdagens skrivelse den 7 oktober 1939 nr 14). I 2 § omförmälda lag stadgas bland annat, att med svenskt fartyg, som äger en bruttodräktighet av 200 registerton eller därutöver, gods icke må fraktas mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort utan att medgivande därtill lämnats av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigat; vad sålunda är stadgat om fraktande skall gälla fortskaffande av gods jämväl i annat fall än vid befordran mot vederlag. I 3 § stadgas vidare, att med fartyg, varom nyss är sagt, icke må företagas resa i barlast mellan utrikes orter eller mellan svensk och utrikes ort utan att medgivande lämnats; ej heller må sådant fartyg utan medgivande av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigat å utrikes ort uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation. Enligt Kungl. Maj:ts instruktion för statens sjöfartsnämnd den 6 september 1939 (nr 641) skola frågor om medgivande, varom förmäles i omförmälda lag, handläggas och avgöras av sjöfartsnämnden, dock att ärende, som av nämnden finnes hava större principiell betydelse eller allmän räckvidd, bör, jämte utlåtande från nämnden, underställas Kungl. Maj:ts prövning.

I en den 30 november 1939 dagtecknad, den 6 nästföljande december till folkhushållningsdepartementet inkommen skrift har statens sjöfartsnämnd — med bifogande av lagförslag i ämnet — föreslagit, att erforderliga lagstiftningsåtgärder med det snaraste måtte vidtagas i syfte att möjliggöra en reglering jämväl av den inrikes fraktfarten.

I fråga om behovet av en utvidgad lagstiftning i ämnet anföres i sjöfartsnämndens skrift:

Enligt grunderna för nämndens licensgivande verksamhet tillkommer det nämnden jämväl att i mån som sådant finnes erforderligt verka reglerande beträffande fraktsättningen inom de grenar av sjöfarten, som äro föremål för nämndens kontroll. Sålunda har nämnden genom cikulär den 25 oktober och den 16 november 1939 utfärdat maximitaxa för kol- och koksfrakter från brittiska, holländska eller belgiska hamnar. Inom den närmaste tiden kommer ock av nämnden att fastställas maximifrakter för vissa från transoceaniska hamnar till Sverige destinerade laster. Därjämte tager sig nämndens fraktkontroll uttryck genom prövning av frakterna från fall till fall i samband med licenser för fartygs särskilda resor.

Den under nu pågående stormaktskrig efter hand skärpta krigföringen och därav följande kontroll av och ingrepp i den neutrala sjöfarten har i en efter hand ökad omfattning framvingat sjöfartens framgående så långt möjligt inom territorialvattnen. Farledsförhållandena utanför Falsterbo och i Öresund hava därvid utgjort hinder för större fartyg att med full last taga sig fram innanför territorialgränsen. Dessa svårigheter hava genom den senast företagna mineringen tätt intill 3-milsgränsen utanför Falsterbo ytterligare skärpts, med påföljd att passage från Sveriges ost- till västkust och tvärtom icke längre kan ske med fartyg med större djupgående än omkring 4.5 meter. Detta förhållande medför nödvändigheten av en betydande omlastning och transport mellan ost- och västkusten med kusttonnage eller överhuvud taget mindre fartyg, vartill kommer en väsentligt ökad belastning av de landväga transportmedlen såväl norrifrån ut till västkusthamnar som mellan ost- och västkusthamnar i övrigt.

Nämndens befogenhet att reglera sjötrafiken är, som ovan framgår, begränsad till fartyg i utrikes fart med en bruttodräktighet av 200 registerton och däröver.

Det har synts nämnden, som om den av nyss berörda förhållanden framvingade omläggningen av export- och importtrafikens vägar icke utan fog skulle kunna befaras så småningom, eller måhända ganska snabbt, medföra en disproportion mellan tillgång och efterfrågan på transportmedel ej blott till lands utan även till sjöss och stegring av frakterna i kustfarten, som lätteligen kunde göra nämndens fraktregerande verksamhet beträffande sjötrafiken mindre effektiv. Den uppkomna situationen har synts nämnden tillika lätteligen kunna medföra behov av en fördelning av det disponibla tonnaget ej blott såvitt angår dess nyttjande i utrikes eller inrikes fart utan även beträffande det rena kusttonnagets nyttjande inom olika kustområden. Med hänsyn härtill har nämnden funnit en utvidgning av licenstvånget beträffande tonnagets användning kunna ifrågakomma.

I sjöfartsnämndens skrift anges vidare, att nämnden haft överläggning med representanter för statens transportkommission och den inrikes sjöfarten för dryftande av hithörande spörsmål. Vid denna överläggning hade från transportkommissionen närvarit dess ordförande och sekreterare samt

verkställande direktören i Stockholms Rederiaktiebolag Svea, E. Högberg. Såsom representanter för den inrikes sjöfarten hade närvarit, förutom Högberg i egenskap tillika av ordförande i Föreningen Sveriges Inrikes sjöfart, ordföranden i Sveriges Segelfartygsförening, tullkontrollören C. Rudberg samt verkställande direktören i Stockholms Transport- och Bogserings-Aktiebolag, kaptenen i flottans reserv E. Appelqvist. Beträffande nämnda överläggning anföres i sjöfartsnämndens skrift i huvudsak följande:

Transportkommissionens ordförande meddelade, bland annat, att kommissionen tänkt sig kunna medverka till undvikande av alltför stark anhopning av omlastnings- eller annan trafik i de särskilda hamnarna genom att hos kommissionen anordna en upplysningscentral för trafikanterna beträffande de olika hamnarnas aktuella eller inom vissa kortare tidsperioder väntade belastning. Denna upplysningsverksamhet skulle grunda sig på organiserad rapportverksamhet från de olika hamnarna i anslutning till av kommissionen föranstaltad inventering av deras resurser för trafikens betjäning genom kajer och djupförhållanden, kranar, järnvägsspår, upplagsplatser m. m. och givetvis tillika under kontakt med de olika järnvägsförvaltningarna. Från kommissionens sida ansågs en dylik mera smidig organisatorisk form för regleringen av trafiken böra föredragas framför ett mera djupgående ingripande i detalj och i varje fall prövas, innan andra åtgärder vidtoges.

De närvarande representanterna för den inrikes sjöfarten voro ense i sin tillkännagivna uppfattning, att en oskäligen stegring av frakterna inom kustfarten icke behöfde befaras, enär konkurrensen med de landväga trafikmedlen, särskilt järnvägarna med deras fasta taxor med i vissa fall fraktrabatter, utgjorde jämväl under nu rådande liksom under normala förhållanden en fullt tillräcklig spärr häremot. Och även om i enstaka fall någon tendens till oskäligen frakstegring skulle kunna tänkas, utgjorde hotet om statligt ingripande säkerligen ett stöd för sjöfartens utövare i gemen att på organisationens väg motverka en dylik tendens, om den förekomme. Med hänsyn till de från transportkommissionens sida tillkännagivna avsikterna i fråga om organisatoriska åtgärder och näringslivets egen förmåga av smidig anpassning till de skiftande förhållandena ansågs statligt tvångs-ingripande till trafikens närmare reglering i detalj icke vara önskvärdt eller överhuvud taget tillrådligt.

Från sjöfartsnämndens sida underströks, att det syntes råda en allmän mening därom, att en statlig reglering på förevarande område, utöver den som redan förelåge, och särskilt en trafikdirigering i detalj icke borde tillgripas förrän den visat sig oundgängligen nödvändig. Inom nämnden gavs vidare uttryck för förståelse för de svårigheter, varmed den inrikes sjöfarten under de senaste åren arbetat under trycket av konkurrens från de landväga trafikmedlen, i anslutning vartill ock framhölls, att en eventuell reglering icke avsåges få lägga hinder i vägen för skäligen frakter även inom denna sjöfartsgren. Emellertid uttalades vissa tvivelsmål, huruvida icke samtidigt med det landväga transportsystemets belastning till följd av den ökade transportvolymen även sjöfarten skulle komma att anlitas i en omfattning, som icke stode i rätt förhållande till dess kapacitet, och om icke till följd härav en närmare reglering även av frakterna förr eller senare kunde komma att visa sig erforderlig.

Sjöfartsnämnden anför vidare i sin skrift, att vid ytterligare övervägande av spörsmålet de ovan sist angivna synpunkterna syntes nämnden böra vara

avgörande. Med hänsyn till rådande osäkerhetstillstånd och då behov av en reglering även av den inrikes sjöfarten ingalunda kunde betraktas som uteslutet, hade nämnden för sin del ansett det tillrådligt att Kungl. Maj:t hos riksdagen utverkade sig möjlighet att genomföra ett ingripande härutinnan.

I fråga om utformningen av den tilltänkta lagstiftningen anför sjöfartsnämnden i sin skrift följande:

Lämpligast synes vara, att bemyndigandet för Kungl. Maj:t utsträcker till fartyg i in- eller utrikes fart utan någon begränsning av fartygsstorleken. Det bereder visserligen stora svårigheter att i förväg utan närmare erfarenhet bedöma i vilken utsträckning det verkligen skall visa sig erforderligt att utnyttja bemyndigandet, men å andra sidan är det förbundet med vanskligheter att alltför snävt avgränsa möjligheterna härutinnan. Nämnden vill emellertid icke underlåta att fästa uppmärksamheten på att det av rent organisatoriska skäl är angeläget att icke utsträcka regleringen längre än som är strängt nödvändigt. Antalet svenska fartyg med en bruttodräktighet om över 200 ton utgör omkring 840, medan en utsträckning av regleringen till 100 bruttoton kan beräknas medföra en kvantitativ ökning med omkring 50 procent, därvid jämväl är att beakta, dels att ett visst antal av nyssnämnda 840 fartyg sysselsättes i inrikes trafik och därför icke för närvarande är föremål för nämndens reglering, dels ock att de genom en sänkning av gränsen till 100 bruttoton tillkomna fartygen göra väsentligt tätare turer på kortare avstånd än det större tonnaget och därigenom bliva ur arbetssynpunkt för den reglerande myndigheten avsevärt mera betungande. Antalet fartyg om mindre bruttodräktighet än 100 ton uppgår åter till icke mindre än omkring 1,600 stycken.

Ett särskilt skäl till att icke i lagen införa någon särskild storleksbegränsning ser nämnden i det förhållandet, att även bogserfartygen torde böra, i varje fall i viss utsträckning, göras till föremål för reglering genom licens tvånget. Däremot synes mera lokalt sysselsatt passagerartonnage böra undantagas från lagens tillämpning. Detta torde lämpligast ske genom att från tillämpningen undantagas passagerarfartyg om mindre än 350 tons bruttodräktighet, därvid med passagerarfartyg torde böra förstås fartyg, som enligt gällande bestämmelser skall vara försett med passagerarfartygs-certifikat.

Det har i överensstämmelse med vad som gäller för fartyg i utrikes fart ej heller synts nämnden erforderligt eller lämpligt, att såvitt angår fartyg i inrikes fart förbud jämväl meddelas mot uppläggnings-, avrustnings- eller avmönstring i svensk hamn. Därest ett dylikt fartyg, liksom ett fartyg, vilket regelmässigt nyttjas i utrikes fart, upplägges i svensk hamn, ehuru detsamma erfordras i trafik, föreligger alltid möjlighet att med stöd av allmänna förfogandelagen disponera fartyget.

Sjöfartsnämndens skrift med det därvid fogade lagförslaget har den 8 december 1939 remitterats till kommerskollegium och statens transportkommission för yttrande.

Kommerskollegium har i utlåtande den 11 december 1939 förklarat sig biträda sjöfartsnämndens förevarande förslag.

Statens transportkommission har i ett den 3 januari 1940 dagtecknat utlåtande anfört i huvudsak följande:

De av krisläget föranledda förhållandena ha ställt vårt lands transportväsen, enkannerligen sjöfarten, inför betydande svårigheter. Icke minst genom mineringarna vid Falsterbo och nödvändigheten för fartygen att vid gång gå inom tremilsgränsen ha möjligheterna att utnyttja det samlade tonnagets effektiva kapacitet väsentligt beskurits. Transportsvårigheterna till sjöss återverka även på landtransporterna; järnvägarna ha sålunda tagits i anspråk i betydande utsträckning för icke normala transporter av såväl import- som exportgods. Erfarenheten har ock visat, att med hänsyn till de stora risker, som äro förenade med gång i Nordsjön och farvattnen utanför Englands och Frankrikes kuster, tonnage tagits ur sådan trafik och insatts i den som mindre riskfylld hittills ansedda kusttrafiken.

I detta läge och då det finnes anledning att förvänta, att behovet av tonnage för utrikes fraktfart kommer att ytterligare stiga, främst genom svårigheterna att anskaffa utländska fartyg och genom de tid efter annan inträffade fartygsförlusterna, finner transportkommissionen, att en viss reglering av den inrikes sjöfarten kan bliva erforderlig. Det synes därför önskvärt, att en lag, innefattande bemyndigande för Kungl. Maj:t att vidtaga erforderliga åtgärder, redan nu antages.

I likhet med sjöfartsnämnden finner transportkommissionen, att denna lagstiftning bör utformas i anslutning till den nu gällande fraktfartslagen. Då en lagstiftning av den art, varom här är fråga, bör ge möjlighet att smidigt och effektivt ingripa med de åtgärder, vilka påkallas av de från tid till annan snabbt skiftande förhållandena, torde det vara ofrånkomligt att utsträcka fraktförbudet till att — bortsett från vissa passagerarfartyg — avse alla svenska fartyg oavsett storleken.

Även om transportkommissionen sålunda tillstyrker den ifrågasatta lagstiftningen, vill kommissionen — i likhet med sjöfartsnämnden — ej underlåta att framhålla, att fraktförbudet endast bör tillämpas i den utsträckning, som med hänsyn till omständigheterna i olika krissituationer befinnes ofrånkomlig. Överhuvud måste tillämpningen av lagstiftningen ske med den största urskiljning och varsamhet. Det ligger nämligen i sakens natur, att ett förbud att utan särskilt medgivande frakta varor mellan inrikes orter kommer vid tillämpningen att kräva ett betydande arbete samt förorsaka omgång och tidsutdräkt och kan i övrigt lätt uppfattas såsom ett onödigt och besvärande tvång. Förbises får ej heller, att de olika resorna i inrikes fart i regel äro av kort varaktighet. Särskilt för tonnage i reguljär inrikes linjetrafik läser det av praktiska skäl vara lämpligt att tillgripa generella medgivanden avseende viss bestämd tid eller tills vidare. Även i andra fall torde dylika generella medgivanden kunna ifrågakomma.

*Departements-
chefen.*

Såsom statens sjöfartsnämnd uttalat, kan den ökade transportvolymen lätteligen medföra sådana krav på det befintliga kustfartstonnaget, att en närmare reglering av tonnagets användning kan bliva erforderlig. Vidare torde beaktas, att det sligande behovet av tonnage för utrikes fraktfart kan nödvändiggöra en sådan reglering av sjöfarten i dess helhet, att en omläggning i viss utsträckning sker från inrikes till utrikes fart. Denna sistnämnda synpunkt läser vara förtjänt av så mycket större beaktande som en icke önskvärd tendens kunnat förmärkas att överföra tonnage från utrikes fart till kusttrafik. I likhet med sjöfartsnämnden och övriga i ärendet hörda myndigheter finner jag det därför angeläget, att sådana lagstiftningsåtgärder redan nu vid-

tagas, att Kungl. Maj:t erhåller möjlighet att genomföra erforderliga regleringar av den inrikes fraktfarten. Det synes lämpligt, att de sålunda ifrågasatta lagbestämmelserna sammanföras med redan gällande bestämmelser rörande reglering av den utrikes fraktfarten. Lagen den 22 juni 1939 om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m. torde sålunda — såsom sjöfartsnämnden föreslagit — böra ersättas med en mera omfattande lag, gällande såväl den utrikes som den inrikes fraktfarten men i övrigt av i huvudsak enahanda innehåll som 1939 års lag.

Enligt sjöfartsnämndens förslag skulle den ifrågasatta nya lagen gälla alla svenska fartyg utan hänsyn till storleken, dock att visst undantag föreslås beträffande det mera lokalt sysselsatta passagerartonnaget. Jag delar nämndens uppfattning, att i förhållande till den nuvarande gränsdragningen en väsentlig utvidgning bör ske. Emellertid lärer det i praktiken under inga förhållanden komma i fråga att genomföra en reglering beträffande fartyg av de allra minsta storleksordningarna. Det synes då icke lämpligt att låta lagen ens formellt omfatta dylika fartyg. Var gränsen skall dragas kan däremot vara föremål för diskussion. Därest lagen göres tillämplig å *registreringspliktiga* fartyg — d. v. s. fartyg, vilka äro avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande och äga en dräktighet av 20 registerton eller därutöver — synes man dock vinna garantier för att alla fartyg, som i praktiken kunna ifrågakomma för reglering, omfattas av lagen, samtidigt som tonnaget av de allra minsta storleksordningarna även formellt lämnas utanför lagens tillämpningsområde. Jag förordar förty en dylik avfattning av ifrågavarande bestämmelse. Vad härefter angår den nyssnämnda, av sjöfartsnämnden föreslagna undantagsbestämmelsen med avseende å visst passagerartonnage delar jag nämndens uppfattning härutinnan. Undantag torde sålunda böra göras beträffande passagerarfartyg med en bruttodräktighet understigande 350 registerton. Med passagerarfartyg torde härvid böra förstås fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat. — Bogserfartygen torde däremot, såsom sjöfartsnämnden föreslagit, böra inbegripas under regleringen oavsett storleken och bogsering böra jämföras med fraktande av gods med fartyg.

Även om lagen sålunda — med nyssnämnda undantag — principiellt bör gälla alla fartyg om minst 20 registerton är det likväl uppenbart, att förordnande enligt lagen bör kunna avse allenast fartyg av viss storleksordning eller av visst slag eller ock endast fartyg i viss fart o. s. v. Det bör sålunda ligga i Kungl. Maj:ts hand att från tid till annan bestämma, i vilken utsträckning regleringstvånget skall gälla. Självfallet bör regleringsverksamheten icke utsträckas utöver vad det aktuella läget kräver; härför talar även det av sjöfartsnämnden anmärkta förhållandet, att ett utsträckande av regleringstvånget till fartyg av mindre storlek medför en högst betydande ansvällning av det licensbeviljande organets arbete med ty åtföljande behov av ökade arbetskrafter.

Vad särskilt angår det i reguljär inrikes linjetrafik nyttjade tonnaget torde, såsom transportkommissionen anfört, av praktiska skäl licens böra lämnas i form av medgivanden för viss tid eller tills vidare.

Licensgivningen torde även beträffande den inrikes fraktfarten böra anförtros åt statens sjöfartsnämnd. Detta synes påkallat bland annat av det skälet, att åtskilliga fartyg växelvis nyttjas såväl i utrikes som i inrikes fraktfart. I detta sammanhang uppställer sig emellertid spørgsmålet, i vad mån och på vad sätt samarbete — såvitt angår den inrikes fraktfarten — bör äga rum med statens transportkommission. Att ett intimt samarbete härvidlag måste komma till stånd är uppenbart. Däremot vill det icke synas lämpligt att på förhand binda detta samarbete vid vissa former. Det lärer böra ankomma på de berörda myndigheterna att själva överenskomma om lämpliga former därför. Det torde härvid få framhållas, att enligt den för sjöfartsnämnden gällande instruktionen det åligger nämnden att i erforderlig utsträckning samråda med institutioner och myndigheter, vilkas verksamhet äger samband med nämndens uppgifter. — Skulle särskilda föreskrifter angående formerna för samarbetet framdeles visa sig erforderliga, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda dylika föreskrifter.

Vad detaljutformningen av den ifrågasatta lagen beträffar torde få anmärkas, att lagens utsträckande till att gälla även den inrikes fraktfarten torde böra föranleda vissa jämkningar av bestämmelserna i 2 § andra stycket av den nu gällande lagen. Vad särskilt angår sista punkten i nyssnämnda stycke torde den nu föreslagna regleringen av den inrikes sjöfarten böra föranleda att i fall, varom i nämnda punkt är fråga, lossning av gods icke må ske annorstädes än i lastningshamnen med mindre medgivande därtill erhållits av Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t därtill bemyndigat.

I de delar, som här ej berörts, torde böra gälla motsvarande bestämmelser som de i gällande lag upptagna.

I enlighet med vad jag här angivit har inom folkhushållningsdepartementet — i huvudsaklig överensstämmelse med det inom statens sjöfartsnämnd utarbetade förslaget — upprättats förslag till *lag om förbud i vissa fall mot 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.

Denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan bifaller Hans Maj:t Konungen.

Ur protokollet:

Sigrid Linders.

Bilaga.

Förslag

till

Lag

om förbud i vissa fall mot 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, 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 §.

I den mån så prövas erforderligt äger Konungen förordna, att med annat registreringspliktigt svenskt fartyg än passagerarfartyg med en bruttodräktighet, understigande 350 registerton, gods icke må fraktas utan att medgivande lämnats av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat. Motsvarande förordnande må meddelas beträffande bogsering med svenskt bogserfartyg, så ock i fråga om fortskaffande av gods i annat fall än vid befördran mot vederlag.

Utän hinder av förordnande, varom ovan sägs, 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 skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av medgivande till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.

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.

Med passagerarfartyg förstås i denna lag varje fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat.

3 §.

Med fartyg, beträffande vilket förordnande meddelats jämlikt 2 § första stycket, må icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat företagas resa utan last. 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 fartyg i strid mot förordnande, som meddelats jämlikt 2 § första stycket, eller har fartyg eljest nyttjats i strid mot sådant förordnande eller har med fartyg företagits resa 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 eller eljest ersättning för fartygets nyttjande skolat enligt därom träffat avtal tillkomma den brottslige, må domstolen, efter ty skäligt finnes, förplikta honom att utgiva fraktens eller ersättningens belopp. Är den, vilken frakten eller ersättningen skolat tillkomma, ej förfallen till straff efter ty ovan sägs, må han förpliktas att av frakten eller ersättningen utgiva det belopp, vartill för honom uppkommen vinst å det olovliga fraktandet eller nyttjandet av fartyget 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, varom i 2 § första stycket sägs, 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 varifrån bogsering skall ske, eller befinner sig fartyget vid nämnda tidpunkt på resa utan last, må, utan hinder av förordnandet, godset fortskaffas till bestämmelseorten eller resan dit fortsättas.

Genom denna lag upphäves lagen den 22 juni 1939 (nr 300) om förbud i vissa fall mot utrikes fraktfart med svenskt fartyg m. m.; dock att vad i den nu upphävda lagen stadgas i fråga om sådan under tiden för lagens giltighet begången förseelse, som i lagen avses, skall äga tillämpning även efter det lagen i övrigt upphört att gälla.

Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 12 januari 1940.

Närvarande:

justitieråden EKLUND,
LAWSKI,
VON STEYERN,
regeringsrådet HJÄRNE.

Enligt lagrådet denna dag tillhandakommet utdrag av protokoll över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 9 januari 1940, 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 fraktfart med svenskt fartyg m. m.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av byråchefen för lagärenden i folkhushållningsdepartementet hovrättsassessorn Rolf Dahlgren.

Lagrådet yttrade:

Den föreslagna lagstiftningen innebär i själva verket att åt Kungl. Maj:t tillerkännes befogenhet att genomföra en fullständig reglering av användningen av, praktiskt taget, allt det svenska tonnage som kan nyttjas vid befordran av gods eller vid bogsering. För rätt att över huvud företaga en resa med ett fartyg av det slag varom här är fråga kan sålunda uppställas såsom villkor icke blott att tillstånd till resan i föreskriven ordning lämnats utan även att i lagens syfte eventuellt meddelade föreskrifter om lastens beskaffenhet, fraktens storlek, lastnings- eller lossningshamn o. d. iakttagas. Denna förslagets innebörd har icke med önskvärd tydlighet kommit till uttryck i den i 2 och 3 §§ upptagna lagtexten. Det synes vidare mindre praktiskt att — med utgångspunkt från att ett förordnande jämlikt 2 § första stycket första punkten meddelats i fråga om befordran av gods mot vederlag — i andra punkten av samma stycke och i 3 § uppställa särskilda regler för bogsering, för fortskaffande av gods utan vederlag och för resa utan last. På grund av det anförda hemställer lagrådet, att åt 2 § gives följande innehåll: I fråga om registreringspliktiga svenska fartyg och svenska bogserfartyg äger Konungen, i den mån det prövas erforderligt, förordna, att resa med sådant fartyg må företagas allenast med tillstånd av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat och under iakttagande av de villkor, som

må hava uppställts för tillståndet. Vad nu sagts skall dock ej äga tillämpning å fartyg, för vilket gällande passagerarfartygscertifikat är utfärdat och vars bruttodräktighet understiger 350 registerton. För fortskaffande av proviant eller andra förnödenheter för fartyget, förnödenheter, tillhöriga passagerare eller å fartyget anställda personer, eller gods som bärgats ombord å fartyget må villkor icke uppställas. Utan hinder av förordnande, varom här sägs, skola i sjölagen givna föreskrifter, som avse befogenhet för befälhavaren att sälja av redarens gods eller för befälhavaren eller bortfraktaren att sälja av lasten eller vilka röra lossning av gods annorstädes än i bestämmelseorten, äga tillämpning, ändå att därigenom gods skiljes från fartyget å annan ort än som vid lämnande av tillstånd till resan bestämts; dock må i fall, som avses i 133 § sjölagen, lossning av gods icke utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat äga rum annorstädes än i lastningshamnen.

Iakttages denna hemställan, kommer 3 § att innehålla endast, att fartyg, beträffande vilket förordnande meddelats jämlikt 2 § första stycket, ej må utan medgivande av Konungen eller den Konungen därtill bemyndigat å utrikes ort uppläggas, avrustas eller avmönstras för annat ändamål än nödvändig reparation. Dessutom bliva vissa jämkningar erforderliga i 4 §.

Lagens rubrik synes lämpligen kunna ändras till lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.

Ur protokollet:

G. Lindencrona.

Utdrag av protokollet över folkhushållningsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 januari 1940.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, QUENSEL, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, DOMÖ.

Chefen för folkhushållningsdepartementet, statsrådet Eriksson, anmäler efter gemensam beredning med cheferna för justitie- och handelsdepartementen samt t. f. chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Bergquist, lagrådets denna dag avgivna utlåtande över det den 9 januari 1940 till lagrådet remitterade förslaget till lag om förbud i vissa fall mot fraktfart med svenskt fartyg m. m.

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

»Det remitterade förslaget har utarbetats i så nära anslutning till 1939 års fraktfartslag, som med hänsyn till de nya bestämmelsernas sakliga innebörd befunnits möjligt. Den av lagrådet föreslagna avfattningen innebär däremot i formellt hänseende en viss avvikelse från nämnda lag. Emellertid får, såsom lagrådet anmärkt, förslagets innebörd anses komma bättre till uttryck i den av lagrådet förordade avfattningen. Jag har därför låtit omarbета det remitterade förslaget i enlighet med vad lagrådet förordat, därvid jämväl rubriken i enlighet med lagrådets hemställan ändrats till *lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.*»

Föredraganden hemställer härefter,

dels att det sålunda omarbetade förslaget måtte, jämlikt § 87 regeringsformen, genom proposition föreläggas riksdagen till antagande,

dels ock att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att samtycka till att Kungl. Maj:t efter utfärdande av lag i ämnet meddelar sådant förordnande, som i 1 § i lagen avses, att gälla tills vidare.

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

Ur protokollet:
Curt Nordwall.