

### Nr 3.

Ankom till riksdagens kansli den 30 januari 1940 kl. 5 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition med förslag till lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg, m. m.*

Genom en den 12 januari 1940 dagtecknad, till lagutskott hänvisad proposition, nr 17, vilken behandlats av första lagutskottet, har Kungl. Maj:t under åberopande av propositionen bilagda, i statsrådet och lagrådet förda protokoll föreslagit riksdagen

*dels* att antaga ett vid propositionen 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.

Lagförslaget är av följande lydelse:

### Förslag

till

### Lag

**med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg.**

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, 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 förpliktats 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 utlämning 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.

I fråga om de skäl, som ligga till grund för Kungl. Maj:ts förslag, får utskottet, i den mån redogörelse därför ej lämnas här nedan, hänvisa till propositionen.

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 förmåles 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 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.

Över sjöfartsnämndens skrift med det därvid fogade lagförslaget hava inhämtats yttranden från kommerskollegium och statens transportkommission. Kommerskollegium förklarade sig biträda sjöfartsnämndens förslag. Jämväl transportkommissionen tillstyrkte den ifrågavarande lagstiftningen och framhöll därvid bland annat, att fraktförbudet endast borde tillämpas i den utsträckning som med hänsyn till omständigheterna i olika krissituationer befundes ofrånkomlig, samt att tillämpningen av lagstiftningen överhuvud måste ske med den största urskiljning och varsamhet.

I propositionen anför föredragande departementschefen, *statsrådet Eriksson* — efter att hava redogjort för den i ärendet verkställda utredningen — följande:

»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 stigande 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 lärer 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 vidtagas, 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 jämsställas 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 regleringstvängt 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 regleringstvängt 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 tonnage torde, såsom transportkommissionen anført, 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 spørsmålet, 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 lär 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.*»

I anledning av hemställan från lagrådet har lagförslaget i formellt avseende omarbetats på vissa punkter, därvid jämväl förslagets rubrik ändrats.

*Utskottet.*

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot vad i propositionen föreslagits och får alltså hemställa,

A) att det genom förevarande proposition framlagda förslaget till lag med vissa bestämmelser om fraktfart med svenska fartyg måtte av riksdagen bifallas; samt

B) att riksdagen måtte 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.

Stockholm den 30 januari 1940.

På första laguskottets vägnar:

K. SCHLYTER.

---

Vid detta ärendes behandling hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Schlyter, Gärde, Karl Emil Johanson, Wagnsson, Branting, Eskhult, Ewerlöf* och *Karl Johan Olsson*; samt

från andra kammaren: herrar *Lindqvist, Hedlund* i Östersund, *Olsson* i Mellerud, *Björling, Gezelius, Lindberg* i Stockholm, *Hansson* i Vännäsby och *Gustafsson* i Lekåsa.

---