

## **Nr 95**

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen med förslag till lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg; given Stockholms slott den 7 mars 1958.*

Under åberopande av bilagda i statsrådet och lagrådet förda protokoll vill Kungl. Maj:t härmed, jämlikt § 87 regeringsformen, föreslå riksdagen att antaga härvid fogat förslag till lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg.

## **GUSTAF ADOLF**

*Gunnar Lange*

---

### **Propositionens huvudsakliga innehåll**

I propositionen föreslås att 1936 års lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg skall upphävas. Avsikten är att samtidigt skärpa bestämmelserna angående sjövärdighetsbesiktning av utländskt fartyg som övergått i svensk ägo.

**Förslag**

till

**lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg**

Härigenom förordnas, att lagen den 26 juni 1936 angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg skall upphöra att gälla med utgången av juni 1958.

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 14 februari 1958.*

**Närvarande:**

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, STRÄNG, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, KJELLIN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, fråga om *upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg* och anför därvid följande.

### **Inledning**

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 20 januari 1956 tillkallade jag sjöfartsrådet B. L. Borg och hovrättsassessorn E. G. B. Olsén för att såsom sakkunniga verkställa översyn av gällande bestämmelser om tillsyn å fartyg m. m. Under hand uppdrogs sedermera åt de sakkunniga att taga i övervägande innehållet i lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg och till chefen för handelsdepartementet inkomma med härav föranlett yttrande.

I anledning av sistnämnda uppdrag har de sakkunniga med skrivelse den 7 oktober 1957 avlämnat en *promemoria* med förslag till bl. a. upphävande av förenämnda lag.

Över promemorian har, efter remiss, *yttranden* avgivits av statskontoret, valutastyrelsen i riksbanken, sjöfartsstyrelsen, chefen för marinen, fartygsuttagningsskommissionen, statens handelslicensnämnd, styrelsen för Svenska skeppshypotekskassan, lånenämnden för den mindre skeppsfarten, Sveriges redareförening, Stockholms rederiförening, Rederiföreningen för mindre fartyg, Svenska sjöfolksförbundet, Befraktarnas intresseförening samt Sveriges skeppsklarerare- och skeppsmäklareförening.

### 1936 års lagstiftning

*Lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg* trädde i kraft den 1 juli samma år. Den har sedan dess icke undergått någon ändring utan gäller alltså i sin ursprungliga lydelse.

Enligt huvudstadgandet i 1 § får ett utländskt fartyg, som är 20 år eller äldre eller som icke innehar högsta klass i någon av Kungl. Maj:t godkänd klassificeringsanstalt, icke vare sig i sin helhet eller till viss andel förvärfvas genom köp eller byte under sådana förhållanden, att fartyget till följd av förvärvet blir att anse som svenskt.

I 2 § har gjorts vissa undantag från regeln i 1 §. Sålunda beröres icke av lagstiftningen följande slags fartyg, nämligen fartyg vars bruttodräktighet icke uppgår till 100 registerton, fartyg som icke är avsett att nyttjas till handelsjöfart eller resandes fortskaffande, pråmfartyg samt fartyg som är avsett att avriggas till pråmfartyg.

Därest avtal om förvärv av ett utländskt fartyg eller andel i sådant fartyg slutes i strid mot bestämmelserna i lagen, är avtalet enligt bestämmelse i 3 § ogiltigt.

Till sist stadgas i 4 § att Kungl. Maj:t eller den Kungl. Maj:t bemyndigade äger dispensera från förbudet i 1 §, om särskilda omständigheter föranleder därtill. I förarbetena till lagen (prop. 255/1936) utsågs att dispens får meddelas bl. a. i sådana fall, då det gäller inköp av fartyg som väl lämpar sig för avsedda moderniseringsåtgärder. Vidare bör enligt förarbetena Kungl. Maj:t ha befogenhet att i särskilda fall — då fråga är om inköp av specialfartyg, såsom fartyg avsedda för speciell passagerarfart — medgiva dess förvärvande, även om fartyget är äldre än 20 år. Slutligen avses dispens böra kunna medgivas vid återförvärv av under vissa omständigheter till utlandet sålda svenska fartyg. Det uttalades under lagfrågans behandling att dispenser förutsattes bli meddelade endast mycket sparsamt.

I 1 § sjölagen stadgas att fartyg skall anses som svenskt, när det antingen till minst två tredjedelar äges av svenska undersåtar eller ock tillhör ett aktiebolag, vars styrelse har sitt säte här i riket och består av aktieägare som är svenska undersåtar.

Tillkomsten av förbudet mot vissa fartygsförvärv är att se mot bakgrunden av den ekonomiska krisen, som rådde i början av 1930-talet. För den svenska sjöfartsnäringskrisen hade krisen medfört mycket kännbara svårigheter på grund av ogynnsamma driftresultat under en följd av år. I särskilt hög grad hade trampsjöfarten — vari till stor del sysselsattes fartyg tillhörande det mindre eller medelstora tonnage, d. v. s. fartyg med en bruttodräktighet under 2 000 ton — drabbats av krisens verkningar. De dåliga driftresultaten hade icke möjliggjort vare sig tillräckliga avskrivningar eller

önskvärd tonnagesförnyelse, och likviditetssvårigheter förelåg i betydande utsträckning.

Det svenska tramptonnaget bestod vid 1930-talets mitt till avsevärd del av relativt gamla fartyg. En av orsakerna härtill var att s. k. secondhandtonnage i jämförelsevis stor omfattning förvärvats från utlandet. Icke mindre än 60 procent av tramptonnaget utgjordes sålunda av 20 år gamla eller äldre fartyg — ett procenttal som i jämförelse med förhållandena i andra länder var ovanligt högt. De dåliga driftresultaten under en lång följd av år hade medfört, att trampredarna saknade ekonomiska resurser för den tonnagesförnyelse som var nödvändig för att förbättra näringens räntabilitet.

Med anledning av den svenska sjöfartsnäringens beträngda läge beslöt 1936 års riksdag vissa stödåtgärder som avsåg att bereda ökade möjligheter till lån för sjöfartens vidkommande för att främja en önskvärd förnyelse och modernisering av den svenska handelsflottan. Dessa åtgärder omfattade dels utlämnande från den år 1903 inrättade rederilånefonden av s. k. stödlån på gynnsamma villkor för konsolidering av rederiföretag och dels inrättande av en särskild fond för utlämnande av sekundärlån för nybyggnad och modernisering av sådana fartyg, för vilka primärlån tillhandahölls av Svenska skeppshypotekskassan.

Lagen om förbud mot vissa fartygsförvärv tillkom för att komplettera stödåtgärderna och för att ge dessa största möjliga effektivitet. Förslag till denna lagstiftning hade framlagts i ett av kommerskollegium den 15 februari 1936 avgivet betänkande.

### Dispensgivningen

Ärenden om dispens jämlikt 4 § i 1936 års lag från förvärvsförbudet har avgjorts av Kungl. Maj:t. Någon delegering av beslutanderätten i hithörande ärenden har icke skett.

De sakkunniga har i promemorian redogjort för den dispensgivning, som förekommit under den tid lagen varit i kraft. Sammanlagt har t. o. m. år 1956 208 dispensärenden avgjorts. I dessa har dispens beviljats i 198 fall och dispensansökan avslagits i 10.

Av de bifallna 198 ansökningarna har sju gällt förvärv av fartyg som visserligen varit yngre än 20 år men som icke haft högsta klass. I återstående 191 fall har ansökningarna avsett dispens från förbudet att förvärva fartyg med en ålder av minst 20 år. De 191 fartyg, vilkas förvärvande medgivits (s. k. dispensfartyg), kan hänföras till de åldersgrupper som följande uppställning visar.

Ålder	Antal
20—29 år . . . . .	85
30—39 ” . . . . .	55
40—49 ” . . . . .	35
50—59 ” . . . . .	14
60— ” . . . . .	2

Summa 191

I följande tabell redovisas hur antalet dispensansökningar fördelar sig på åren 1936—1956. Av tabellen kan även för varje år utläsas i vilken omfattning ansökningarna bifallits.

År	Ansökningar			År	Ansökningar		
	bifallna	avslagna	summa		bifallna	avslagna	summa
1936	2	3	5	1947	25	1	26
1937	2	1	3	1948	13	—	13
1938	—	—	—	1949	3	—	3
1939	10	—	10	1950	8	—	8
1940	7	—	7	1951	31	—	31
1941	4	1	5	1952	12	—	12
1942	10	—	10	1953	7	—	7
1943	1	—	1	1954	22	2	24
1944	—	—	—	1955	9	—	9
1945	1	—	1	1956	11	2	13
1946	20	—	20	summa	198	10	208

Under de första åren efter lagens ikraftträdande var, påpekar de sakkunniga, antalet dispensansökningar ringa. Fr. o. m. år 1939 inträdde emellertid en märkbar ökning av antalet sådana ansökningar. Enbart under detta år medgavs förvärv av tio fartyg. Av dessa var sex stycken sådana fartyg, vilka i realiteten tillhörde svenska intressenter men registrerats under främmande flagg. Till följd av den politiska situationen i samband med det andra världskrigets utbrott blev det då ett intresse av stor vikt för ägarna att låta registrera dylika fartyg som svenska. I övriga fyra fall detta år synes det ha varit fråga om ersättningstonnage för fartyg som gått förlorade genom krigsåtgärd.

Genom tillkomsten år 1940 av den s. k. västspärren delades den svenska handelsflottan i två delar. Fartygen utanför spärren sysselsattes under den tid spärren varade i tidsbefraktning fjärran från Sverige, medan övriga fartyg gick i trafik huvudsakligen mellan hamnar runt Östersjön, Bottniska viken och Bottenhavet. Under åren 1940—44 tillfördes det svenska handels-tonnaget nästan uteslutande på svenska varv nybyggda fartyg; möjligheterna att från utlandet förvärva fartyg var på grund av kriget i hög grad begränsade. Även under dessa år förmärktes emellertid en strävan att till svensk flagg överföra fartyg som registrerats i främmande land men likväl tillhörde svenska intressenter. Flertalet av de fartyg, sammanlagt 22, beträffande vilka dispens då medgavs, tillhörde denna kategori eller utgjordes av fartyg avsedda såsom ersättningstonnage för förlorade fartyg.

Efter det andra världskrigets slut har, framhåller de sakkunniga vidare, den svenska handelsflottan tillförts tonnage i ökad takt. Till en del har det gällt att ersätta gjorda krigsförluster. Men framför allt är orsaken att finna i en ökning av världshandeln med i stort sett förbättrade fraktinkomster och därav föranledd stegring av efterfrågan på tonnage. Handelsflottan har

under efterkrigsåren fram t. o. m. år 1956 till övervägande del tillförts nybyggda fartyg eller yngre secondhandtonnage. Av hela det som nytillkommet registrerade tonnage utgör dispensfartygens sammanlagda tonnage 11 procent. Men även fartyg, för vilkas förvärvande erfordras dispens, har varit eftersökta förvärvsobjekt — framför allt inom det mindre och medelstora tonnage. Mer än två tredjedelar av de s. k. dispensfartygen under denna tid tillhör de båda mindre storleksklasserna.

Under de första åren efter tillkomsten av 1936 års lag förekom i de av Kungl. Maj:t jämlikt lagens 4 § lämnade tillstånden till förvärv av vissa utländska fartyg icke några villkor för tillståndens giltighet. Från och med år 1939 har emellertid i tillstånden intagits sådana villkor av olika slag.

Till en början föreskrevs i fråga om fartyg, för vilket innehav av klass icke uttrönts i dispensärendet, endast att tillståndet gällde under villkor att det styrktes att fartyget innehade högsta klass i någon av Kungl. Maj:t godkänd klassificeringsanstalt. Ytterligare villkor tillkom så småningom. Sålunda stadgades för tillståndet även de villkoren, att det styrktes att fartyget — innan det infördes i fartygsregistret eller, från slutet av år 1947, innan fartyget försågs med nationalitets- och registreringscertifikat — uppfyllde dels samtliga tillämpliga svenska bestämmelser om sjöfartssäkerheten dels ock de fordringar i fråga om bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda, vilka är meddelade i gällande författning härom. Sedan år 1956 har i ett flertal fall föreskrivits såsom villkor att det styrkes att fartyget, innan det förses med nationalitets- och registreringscertifikat, genomgått förnyad klassbesiktning och härvid befunnits alltjämt inneha högsta klass. Slutligen har med början år 1947 i ett antal fall Kungl. Maj:ts medgivande till förvärv av utländska fartyg förbundits med vissa valutavillkor. Villkoren har regelmässigt haft det innehållet, att betalningen för fartyget skall erläggas i enlighet med bestämmelserna i gällande betalningsöverenskommelse mellan Sverige och fartygets hemland eller — enligt föreskrifter från och med hösten 1956 — skall ske på sätt valutakontoret eljest kan godkänna.

### De sakkunnigas förslag

De sakkunniga föreslår, att 1936 års lag vid lämplig tidpunkt sättes ur kraft.

Till motivering av sin ståndpunkt anför de sakkunniga i huvudsak följande. Handelsflottan har genomgått en sådan förnygring jämfört med förhållandena år 1936, att ca 80 procent av sammanlagda bruttotonnaget den 31 december 1956 utgjordes av fartyg under 20 år och ca 55 procent av fartyg under 10 år. Detta har till största delen kunnat genomföras utan statligt ekonomiskt stöd. Läget för handelsflottan är numera ett annat än det var år 1936. Rederinäringens lönsamhet har hittills varit god. Det synes därför ur sjöfartsekonomisk synpunkt icke längre vara erforderligt med en

sådan lagstiftning som 1936 års lag för att trygga den svenska sjöfartsnäringens internationella konkurrenskraft. Dispensgivningen enligt lagen har också redan i stort sett anpassat sig efter de ändrade förhållandena. Förbudet mot fartygsförvärv i 1936 års lag tillämpas liberalt och utgör i praktiken icke längre något påtagligt hinder för inköp av utländska äldre fartyg. Behov av ytterligare fartyg tillhörande det mindre och medelstora tonnage finns alltså bl. a. ur militär beredskapssynpunkt. Med hänsyn härtill saknas anledning att längre upprätthålla en tillämpning av 1936 års lag. Det torde kunna överlåtas på vederbörande redare att själva avgöra huruvida det kan anses ekonomiskt motiverat för dem att förvärva utländskt äldre secondhandtonnage.

I detta sammanhang gör de sakkunniga en återblick på utvecklingen i fråga om tonnage inom handelssjöfarten. Det påpekas hur tonnagets sammansättning förändrats till följd av det andra världskriget. De sakkunniga anför.

Genom krigsförluster beskars fartygsbeståndet och därvid icke minst trampflottan hårt, och förlusterna drabbade i stor utsträckning de äldre fartygen. Främst genom leveranser från svenska varv erhöll emellertid handelsflottan nytillskott i sådan omfattning, att det totala tonnage redan år 1946 översteg tonnagemängden före kriget. Följden blev en icke oväsentlig modernisering av fartygsbeståndet. Därtill kom en ändring av dess sammansättning, innebärande att tramptonnaget minskades medan linjeflottan och specialfartygen för olja och malm växte. Under hela krigstiden rådde dock för vårt lands del en viss knapphet på tonnage, vilket jämte andra orsaker medförde höjda fraktpriser. Även det äldre tonnage arbetade därför med avsevärd vinst. Under sådana förhållanden fanns knappast skäl att strängt upprätthålla det förbud mot förvärv av utländska fartyg som 1936 års lag uppställer. Möjligheten att förvärva tonnage från utlandet var dock under krigsåren ytterst begränsad.

Efter krigsslutet kom den internationella tonnagemarknaden åter i gång. De redare, som förut icke varit i stånd att genom kostsamma nybyggen ersätta krigsförluster, fingo därigenom tillfälle att skaffa tonnage — något som också avspeglar sig i dispensgivningen. Förvärven berörde i första hand trampredarna men även linjerederier anskaffade under de första efterkrigsåren äldre fartyg bl. a. för att kunna fullgöra de koltransporter som ålagts dem av staten. Några skäl att hindra införsel av äldre tonnage med hänsyn till hela rederinäringens ekonomiska läge kan icke anses ha förelegat. De ekonomiska stödformer med syfte att främja handelsflottans modernisering, som tillkommit under 1930-talet, har för övrigt varit av ringa betydelse för handelsflottans förnyelse, vilket medfört att vissa redare var helt hänvisade till att förvärva oftast äldre fartyg för att överhuvudtaget kunna fortsätta att driva sin näring.

I anslutning till förslaget att upphäva 1936 års lag behandlar de sakkunniga frågorna huruvida i fortsättningen i någon form skall upprätthållas krav på att fartyg som förvärvas från utlandet skall inneha högsta klass eller att det skall ha varit föremål för ny klassundersökning.

Innan de sakkunnigas förslag i denna del redovisas torde något få beröras betydelsen av begreppet högsta klass ävensom svensk lagstiftnings ford-



ringar med avseende å sjövärdighet för att ett fartyg skall få nyttjas till sjöfart.

Grundregeln att fartyg skall vara i sjövärdigt skick när det nyttjas till sjöfart upptages i 5 a § sjölagen. Närmare undersökning av ett fartygs sjövärdighet sker genom sjövärdighetsbesiktning. Härom är ingående regler meddelade i lagen den 16 oktober 1914 (nr 349) om tillsyn å fartyg och förordningen den 31 december samma år (nr 491) med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg. Enligt 14 § tillsynslagen skall sådant fartyg å minst 100 bruttoton, som nybygges för svensk mans räkning, undergå sjövärdighetsbesiktning, innan det nyttjas till sjöfart; å utländskt fartyg av samma storlek, som övergått i svensk mans ägo, skall sjövärdighetsbesiktning verkställas så snart ske kan.

Enligt 19 § tillsynslagen får fartyg av nu nämnda storlek inte förse med nationalitets- och registreringscertifikat förrän genom sjövärdighetsbesiktning blivit utränt, att fartyget är i sjövärdigt skick. Innehav av sådant certifikat är i sin tur — utom i undantagsfall — förutsättning för att fartyget skall få nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande.

Enligt klassificeringsanstalternas föreskrifter tilldelas ett fartyg antingen högsta klass eller en lägre klass; hos Lloyd's finns dock numera endast en klass. Högsta klass innebär, att fartyget till alla delar byggts efter anstaltens byggnadsbestämmelser eller att fartyget eljest kan anses likvärdigt med ett sådant fartyg. Om fartyget beträffande material, hållfasthet, arbetsutförande eller underhåll icke helt uppfyller föreskrifterna för högsta klass, kan det tilldelas en lägre klass. Varje klass gäller för en bestämd fart — vidsträckt eller begränsad. Skall fartyget nyttjas i en speciell eller begränsad fart, erhåller det ett klasstecken med tillägg av ett farttecken. Även ett fartyg, som byggts för obegränsad fart men vars kondition är nedsatt, kan enligt föreskrifterna tilldelas ett sådant tecken för begränsad fart. Högsta klass gäller för fyra år. Lägre klass gäller blott för tre år. Även fartyg, som har lägre klass än den högsta, måste enligt klassbestämmelserna vara fullt sjövärdigt.

Sedan tiden för klassens giltighet tilländalupit, måste fartyget underkastas en noggrann undersökning för att det även i fortsättningen skall få bibehålla klass. I stort sett gäller beträffande undersökning för klassförnyelse samma bestämmelser som för undersökning för åsättande av klassen. Dessa bestämmelser, som är mycket detaljerade, är i tillämpliga delar lika stränga som de svenska författningsbestämmelserna angående sjövärdighetsbesiktning i tillsynslagen och tillsynsförordningen. Alla klassificeringsanstalter kräver en särskilt noggrann undersökning av fartyget — t. ex. provborrning av skrov — vid klassförnyelse efter tolv år.

Under löpande klassperiod skall fartyget dessutom undergå särskild bottenbesiktning, såvitt möjligt årligen. För ett fartyg, vilket därvid befunnits vara i fullgott skick, kan klassen — efter undersökning av vissa vitala fartygsdelar — förlängas upp till ett år efter utgången av klassperioden.

I stort sett överensstämmer klassbestämmelserna i tillämpliga delar med de i den svenska tillsynslagstiftningen uppställda föreskrifterna angående sjövärdighetsbesiktning.

Vid sjövärdighetsbesiktning av klassade fartyg skall enligt 34 § tillsynsförordningen den undersökning rörande säkerheten, som fartyget undergått för erhållande eller bibehållande av klassen, tillsvidare godkännas såsom sjövärdighetsbesiktning i de delar undersökningen omfattar; av klassificeringsanstalt utfärdat intyg över undersökningen skall äga enahanda giltighet som om det utfärdats av svensk myndighet.

Sistnämnda bestämmelse tillämpas enligt vad de sakkunniga anför så, att vid sjövärdighetsbesiktning godtages såsom sådan besiktning i tillämpliga delar den senast utförda klassundersökningen, även om endast kort tid återstår av löpande klassperiod och fartygets kondition må ha nedgått utan att fartyget dock blivit »sjövärdigt». Huruvida denna praxis är riktig beror enligt de sakkunniga på i vilken kondition fartyget befinner sig vid sjövärdighetsbesiktningen. Vid en rätt tillämpning av föreskriften i 34 § tillsynsförordningen får, anför de sakkunniga, den som verkställer sjövärdighetsbesiktningen icke godtaga klassundersökningen som en del av sjövärdighetsbesiktningen, därest han har anledning att ifrågasätta, om fartyget helt uppfyller fordran på sjövärdighet. I dylikt fall bör han föranstalta om att fartyget underkastas fullständig sjövärdighetsbesiktning. Å andra sidan understryker de sakkunniga, att det i de fall, då tillsynsmannen — utan att ha gjorts uppmärksam härpå av annan — får anledning till tvekan i fråga om fartygets kondition, torde röra sig om mer uppenbara brister hos fartyget. Eljest synes han kunna godtaga klassens undersökning av detsamma. Att det förfarande som tillämpas i allmänhet visat sig vara utan olägenhet beror på att klassanstalten, om fartyget av någon anledning skulle utgå ur klassen, anmäler detta för tillsynsmyndigheten. Denna låter då verkställa sjövärdighetsbesiktning även av de delar av fartyget, som klassen skulle ha omfattat.

Såsom tidigare framgått har på senare tid såsom villkor för förvärvstillståndets giltighet föreskrivits att fartyget skall undergå ny klassundersökning och därvid befinnas inneha högsta klass, innan det förses med nationalitets- och registreringscertifikat. Bakgrunden härtill är att det i några fall kunnat konstateras, att s. k. dispensfartyg, som innehafv högst klass men för vilka klassperioden närmat sig sitt slut, vid första ankomsten till svensk hamn varit i mindre god kondition. Eftersom det i förvärvstillståndet uppställda villkoret om styrkande av fartygets innehav av högsta klass kunnat formellt uppfyllas, har tillståndet sålunda blivit definitivt gällande. Därigenom har förekommit att det svenska handelstonnaget tillförts fartyg i dålig kondition. Samtidigt kunde konstateras att innehav av högsta klass icke alltid utgör någon garanti för att fartyget under hela klassperioden är i tillräckligt god kondition för att motsvara svenska fordringar på sjövärdighet.

De sakkunniga avvisar tanken på att i fortsättningen kräva att utländskt fartyg vid övergång till svensk ägare skall inneha högsta klass. De sakkunniga utvecklar sin ståndpunkt enligt följande.

Svensk sjölagstiftning kan naturligen generellt uppställa endast minimikrav i fråga om fartygs kondition. Detta krav är uppfyllt genom den allmänna bestämmelsen att fartyg, som nyttjas till sjöfart, skall vara sjövärdigt. Redan med denna utgångspunkt torde saknas anledning föreskriva att ett utländskt fartyg, vilket övergår i svensk ägo, skall vara i det bättre skick som innehav av högsta klass får anses regelmässigt innebära. Därtill kommer att med en dylik föreskrift ägare av oklassade sådana fartyg skulle tvingas låta klassa dem och sålunda åsamkas större kostnader än som äro förenade med sjövärdighetsbesiktning. Vidare torde bemärkas att kravet på högsta klass icke i fortsättningen skulle upprätthållas i fråga om fartyget och icke heller är erforderligt ur sjösäkerhetssynpunkt, eftersom tillsynsmyndigheten snart får tillräckligt god kännedom om fartygets tillstånd för att kunna bevaka fartygets sjövärdighet. Och såsom redan i det föregående framhållits beträffande från utlandet förvärvade äldre fartyg utgör innehav av högsta klass icke alltid någon garanti för att fartygen även mot slutet av löpande klassperiod äro i tillräckligt god kondition för att motsvara svenska fordringar på sjövärdighet. Nu anförda omständigheter synas väga så tungt att någon föreskrift om högsta klass av här berört innehåll icke torde böra införas.

De sakkunniga föreslår emellertid, att det nu tillämpade villkoret om nyklassning skall i visst hänseende bibehållas. Det erinras om att villkoret tillkom på grund av erfarenheten att s. k. dispensfartyg med högsta klass i flera fall varit i dålig kondition, då de införts till Sverige. De tidigare ägarna har avhänt sig sina gamla fartyg, då klassperioden för dem varit nära nog slut, möjligen i avsikt att undgå dryga reparationskostnader som kunnat bli en följd av en förnyad klassundersökning. Kostnaderna har övervälrats på köparna, som ofta icke räknat med och icke heller kunnat betala dessa utgifter med påföljd att fartygen blivit liggande stilla eller att det i allt fall dröjt länge, innan fartygen blivit upprustade till svensk standard. Villkoret om nyklassning har visat sig kunna effektivt hindra att fartyg i dålig kondition förvärvats av svenska ägare. Vad nu anförts om konditionen hos fartyg med högsta klass anser de sakkunniga äga giltighet även beträffande andra klassade fartyg.

Det medges från de sakkunniga att dessa synpunkter efter en övergång till ett mer obehindrat förvärvande av utländska fartyg, som ett upphävande av 1936 års lag skulle innebära, icke i allo har samma styrka som nu medan lagen gäller. Ytterligare skäl talar dock enligt de sakkunnigas mening för ett bibehållande av kravet på nyklassning. Enligt 34 § tillsynsförordningen skall i fråga om fartyg, som innehar klass i någon av Kungl. Maj:t godkänd klassificeringsanstalt, den undersökning rörande säkerheten, som fartyget undergått för erhållande eller bibehållande av klassen, tills vidare godkännas såsom sjövärdighetsbesiktning i de delar undersökningen omfattar. Endast i de fall där mer påtagliga brister föreligger kan på grund av nämnda stadgande fartygsinspektör taga initiativ till en fullständig sjövärdighetsbesikt-

ning av från utlandet förvärvade klassade fartyg. De icke påtagliga bristerna kan emellertid vara av så allvarlig art att de kan äventyra fartygets sjövärdighet. Vid sådant förhållande torde det vara otillfredsställande att klassens undersökning regelmässigt skall godtagas av fartygsinspektören. För att motverka att från utlandet förvärvade klassade fartyg i mindre god kondition på grund av innehavet av klass godkännes vid sjövärdighetsbesiktningen efter ankomsten till Sverige torde en föreskrift om nyklassning ha stor betydelse.

Det påpekas i detta sammanhang att de från utlandet förvärvade fartygen är helt okända för fartygsinspektionen vid den första sjövärdighetsbesiktningen medan inspektionen, i fråga om äldre klassade fartyg i Sverige, genom regelbundna besiktningar och inspektioner förvärvat god kännedom om fartygens kondition och därför på grund av sina erfarenheter om fartyget och dess skötsel kan avgöra om fartyget — oavsett klassen — är i tillräckligt god kondition för att vara sjövärdigt.

Enligt de sakkunnigas mening skulle, om krav på nyklassning uppställes i fråga om från utlandet förvärvade fartyg, vinnas större jämställdhet vid besiktningen första gången efter förvärvet mellan klassade och oklassade sådana fartyg.

På grund av i huvudsak nu redovisade skäl föreslår de sakkunniga sådan komplettering av 34 § tillsynsförordningen att vid första sjövärdighetsbesiktning efter det ett utländskt, klassat fartyg övergått i svensk ägo en undersökning av fartygets klass inte får godtagas, om inte fartyget inom viss tid undergått undersökning för erhållande av klass för ny period. De sakkunniga anför ytterligare följande om den föreslagna föreskriftens innehåll.

En sådan föreskrift om nyklassning synes icke böra gälla i fråga om alla från utlandet förvärvade, klassade fartyg. Undantag bör naturligen göras för sådana fartyg som äro nya eller blott några år gamla. Vidare må bemärkas att berörda fartyg efter tolv år undergå en särskilt omfattande och noggrann undersökning genom klassens försorg, vilket föranleder utbyte av förslitna delar. Fartyget är därför efter denna undersökning i så god kondition, att det tillsvidare icke bör omfattas av föreskriften. Å andra sidan torde erfarenheten beträffande de till riket införda utländska secondhandfartygen ge vid handen att det skulle vara befogat att sätta gränsen lägre än vid 20 år. Ehuru valet av varje gräns måste bli i viss mån godtyckligt, har vid övervägande av vad sålunda anförts befunnits lämpligt föreslå att föreskriften om nyklassning får gälla från utlandet förvärvade fartyg, som äro femton år eller äldre.

Att fordra att den nya klassundersökningen skall företagas i samband med den första sjövärdighetsbesiktningen enligt svenska regler torde icke vara erforderligt. Även en klassundersökning som skett tidigare torde kunna godtagas, under förutsättning att den icke är för gammal. Ligger undersökningen ej längre tillbaka än sex månader, torde fartygets kondition — om ingen skada inträffat — alltså vara sådan, att undersökningen kan godtagas som sjövärdighetsbesiktning i de delar undersökningen omfattar. Det har därvid ansetts lämpligt anknyta sexmånaderstiden till sjövärdighetsbesiktningen.

Eftersom det för ifrågavarande fartyg icke föreslås någon bestämmelse om högsta klass och då lägre klass än den högsta gäller för en tid av tre år, torde föreskriften om nyklassning böra avse en undersökning som leder till åsättande av klass för minst tre år.

De sakkunniga riktar slutligen uppmärksamheten på att ett upphävande av 1936 års lag synes böra föranleda en ändring i kungörelsen den 14 mars 1947 (nr 82) angående allmänt importförbud. Enligt 1 § tredje stycket nämnda kungörelse äger denna nämligen ej tillämpning beträffande varuslag, för vilket importförbud eller införselreglering gäller enligt författning upptagen å den vid kungörelsen fogade bilagan 2. 1936 års lag, som finns upptagen bland författningarna i bilagan, torde böra utgå ur denna.

### Remissyttrandena

De sakkunnigas förslag om upphävande av 1936 års lag har biträts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser utom Rederiföreningen för mindre fartyg, som uttalar sig för att rätten att förvärva äldre fartyg från utlandet även i fortsättningen begränsas i viss omfattning. En liknande ståndpunkt intages av en reservant inom länenämnden för den mindre skeppsfarten.

*Sjöfartsstyrelsen* påpekar, att praxis i fråga om dispensgivningen utvecklats så att undantag från lagens förvärvsförbud kommit att meddelas i betydande omfattning och även i andra fall än som ursprungligen varit avsett. Detta kan enligt styrelsen förklaras med att de förhållanden, som föranledde lagstiftningen, relativt snart efter lagens tillkomst radikalt ändrades. Prövningen av dispensärendena försköts i samband därmed till att främst avse en bedömning av om fartygen fyllt gällande säkerhetskrav, medan frågan om lämpligheten av importen i övrigt lämnats åt importörernas eget avgörande. Med hänsyn till angivna förhållanden finner styrelsen det nuvarande, omständliga dispensförfarandet kunna utan olägenhet slopas och ersättas av föreskrifter, vilka lika effektivt som dispenssystemet tillgodoser sjösäkerhetssynpunkterna.

*Svenska sjöfolksförbundet* anför bl. a. att 1936 års lag enligt förbundets uppfattning aldrig haft någon praktisk betydelse. Dispenser från lagens tillämpning har haft en sådan omfattning och beviljats under sådana former, att lagen som sådan blivit i det närmaste betydelselös. Under de år som lagen har varit i kraft har således ett betydande antal äldre, i huvudsak mindre fartyg, genom inköp från utlandet tillförts den svenska handelsflottan. Detta förhållande har enligt förbundets mening i oförmånlig riktning påverkat åldersgrupperingarna inom framför allt småtonnagegrupperna och avsevärt försvagat ifrågavarande fartygs konkurrensmöjligheter, både beträffande östersjöfart och kustfart. Det kan även enligt förbundet ifrågasättas om inte en stor del av de haverier som drabbat dessa mindre fartyg har sin grund i de äldre fartygens ofta mycket dåliga utrustning och allmänna kon-

dition. Enär sålunda dispensförfarandet medfört att lagen icke fått avsedd verkan, bör den enligt förbundet upphävas. I stället bör genomföras skärpta bestämmelser rörande sjövärdighetsbestämmelser m. m. innan ett från utlandet inköpt fartyg får införas i det svenska fartygsregistret.

*Befraktarnas intresseförening* tillstyrker att 1936 års lag upphäves. Föreningen framhåller, att dess medlemmar för ifrågakommande skeppningar huvudsakligen begagnar sig av motorseglare eller motorfartyg i en storleksklass understigande 500 bruttoton. Föreningen anför, att den med bekymmer konstaterat, huru angivna tonnage oavlåtligen gått tillbaka. Fartygens antal har minskat för varje år. Ett stort antal enheter av det nuvarande fartygsbeståndet är dessutom ganska gamla och torde inom en nära framtid icke längre kunna bibehållas i tjänst. Tonnagets tillbakagång kan därför väntas komma under den närmaste tioårsperioden fortsätta i ökat tempo. Även om för närvarande någon knapphet på fartyg icke är för handen och förekommande skeppningar utan svårigheter kan utföras med tillgängligt inhemskt tonnage, är det för befraktarna på längre sikt ett angeläget önskemål att tonnaget ifråga bygges upp på nytt och tillföres nya fartygsenheter. Den önskvärda förnyelsen har hittills hämmats av de höga priserna på nya fartyg från såväl inhemska som utländska varv. För dagen torde emellertid möjligheter finnas att från utlandet inköpa fullt sjövärdigt och användbart secondhandtonnage till godtagbara priser. Under det sista årtiondet har nämligen i Tyskland och Nederländerna byggts ett stort antal mindre fartyg, vilka till följd av den under året inträdda försämringen på fraktmarknaden nu saluföres. Föreningen finner för sin del att inköp av utländskt secondhandtonnage bör på lämpligt sätt främjas. Det gällande förbudet mot förvärv av vissa äldre fartyg utgör ett visst hinder för inköp just av den typ, som det här är fråga om. Icke minst motverkas inköpen från utlandet av den omständigheten att hugade spekulanter aldrig på förhand vet huruvida dispens från förbudet kan erhållas. Till följd av klassningsföreskrifterna och fartygsinspektionens tillsyn behöver man enligt föreningens mening inte befara, att förbudets slopande skulle leda till att mindervärdigt tonnage komme att införlivas med den svenska handelsflottan.

*Fartygsuttagningskommissionen* anför, att lagens upphävande synes vara ägnat att främja tillgången på mindre och medelstort fartygstonnage, vilket ur militär beredskapssynpunkt framstår såsom synnerligen betydelsefullt.

*Chefen för marinen* har intet att erinra mot att lagen upphäves under förutsättning att den av de sakkunniga föreslagna ändringen av tillsynsförordningen genomföres.

*Rederiföreningen för mindre fartyg* framhåller som sin mening, att fartyg med en ålder av över 15 år och fartyg med maskineri av samma ålder icke bör få förvärvas från utlandet. Föreningen uttalar bl. a., att om en verklig förnygring och förbättring av fartygsbeståndet skall komma till stånd, bör i första hand småtonnaget lämnas allt tänkbart stöd. I den mån det är möjligt bör förhindras att överårigt och utslitet tonnage införas från utlandet. Visserligen kan enligt föreningens mening diskuteras lämpligheten av för-

bud som begränsar förvärvsmöjligheterna. I vissa fall torde även kunna försvaras att secondhandtonnage får införas från utlandet. Å andra sidan bör det, anför föreningen, vara ett rent nationellt intresse att förhindra importen av mindervärdiga fartyg som, även klassade och fullt sjövärdiga, dock icke bidrager till en önskvärd förnygring av fartygsbeståndet i dess helhet. — En reservant inom länenämnden för den mindre skeppsfarten förordrar förbud mot införsel av fartyg med äldre framdrivningsmaskineri än 15 år.

De sakkunnigas förslag att införa villkor om nyklassning i vissa fall vid sjövärdighetsbesiktning biträdades av flertalet remissinstanser. En motsatt mening företrädades av Sveriges redareförening och Stockholms rederiförening.

*Sjöfartsstyrelsen* anför att sjösäkerhetssynpunkterna efter upphävandet av 1936 års lag enklast tillgodoses genom att, på det sätt som de sakkunniga föreslagit, i 34 § tillsynsförordningen upptaga villkor om nyklassning.

*Svenska sjöfolksförbundet* uttalar sig för en mera allmän skärpning av bestämmelserna om besiktning av äldre fartyg, som förvärvas från utlandet. Förbundet anför.

Förbundet har den uppfattningen att sjövärdighetsbesiktning för att vara giltig när det gäller inköp av äldre fartyg från utlandet, skall verkställas av svensk myndighet och att enbart av klassificeringsanstalten utfärdat intyg icke skall godtagas som bevis på ett fartygs sjövärdighet. I samband med själva sjövärdighetsbesiktningen skall av svensk myndighet fartygets sanitära anläggningar, för besättningen avsedda bostäder och övriga utrymmen besiktigas och kontrolleras att de fyller de bestämmelser, som är fastställda i svensk lag. Innan sådan besiktning skett bör icke från utlandet inköpt fartyg överföras till svensk flagg. Förbundet har den uppfattningen att en skärpning av kontrollen beträffande standarden å från utlandet inköpta fartyg väsentligt kan medverka till att inte med den svenska handelsflottan införlivas fartyg, som både ur lönsamhetssynpunkt och ur rent nationalekonomiska synpunkter är mindre önskvärda.

*Sveriges redareförening*, vars yttrande i denna del biträdades av *Stockholms rederiförening*, motsätter sig de sakkunnigas förslag till ändring av 34 § tillsynsförordningen. Ett genomförande av förslaget skulle enligt föreningens mening innebära, att vissa klassningar, som verkställts i utlandet och godkänts av klassificeringssällskap som är erkänt i Sverige, icke skulle godtagas av våra myndigheter. Föreningen anför.

Föreningen har intet att erinra emot ett upphävande av 1936 års lag, men anser det ej vara riktigt, att samtidigt införa föreskrifter, som i själva verket innebära en diskvalificering i vissa fall av här i riket godkända klassificeringssällskap, låt vara, att denna diskvalificering begränsar sig till att avse de klassningar av ifrågavarande fartyg, som utförts i utlandet. Därest ett klassificeringssällskap godkänts av våra myndigheter, bör ett sådant godkännande hava generell giltighet. Det torde ej sällan förekomma, att ett sällskaps klassificeringsexperten förflyttas från ett land till ett annat. Skulle en exempelvis i Frankrike bosatt expert i stället få sin verksamhet förlagd till Sverige, komme, därest den av de sakkunniga föreslagna begränsningen genomfördes, det egendomliga förhållandet att uppstå, att den klassning denne

expert företagit å ett till Sverige försålt fartyg, äldre än 15 år, vore ogiltig, om den utförts i Frankrike, men godtoges om den verkstälts i Sverige.

Därest våra myndigheter hava berättigade anmärkningar att framställa mot ett visst klassificeringssällskap, bör denna fråga upptagas med sällskapet i syfte att åvägabringa rättelse. Svårartade fall av bristande noggrannhet vid klassningar må kunna föranleda till att klassificeringssällskapet ej längre kan godtagas.

Föreningen hemställer, att de sakkunnigas förslag i här ifrågavarande avseende revideras i överensstämmelse med det anförda.

*Statskontoret* och *statens handelslicensnämnd* påpekar att upphävandet av 1936 års lag bör medföra sådan jämkning av 1947 års kungörelse angående allmänt importförbud, att nu ifrågavarande fartyg icke längre undantages från kungörelsens tillämpning. — Handelslicensnämnden yttrar.

I stället för att handelslicensnämnden nu ur handelspolitiska synpunkter yttrar sig till sjöfartsstyrelsen, kommer nämnden efter ett upphävande av 1936 års lag att själv, så länge fartygsimporten icke är frilistad, besluta om tillstånd (licens) att från utlandet införa även fartyg, varå nämnda lag nu är tillämplig. Härvid kommer nämnden att liksom hittills höra riksbanken, som har att bevaka valutasynpunkter.

### Departementschefen

1936 års lag angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg m. m. tillkom under den svenska sjöfartsnäringens ekonomiska kris på 1930-talet. Tramptonnaget bestod vid denna tid till en avsevärd del av relativt gamla fartyg, något som i väsentlig mån berodde på en omfattande anskaffning av begagnat tonnage från utlandet. Lagen ingick som ett led i statsmakternas åtgärder för att främja en önskvärd förnyelse och modernisering av den svenska handelsflottan. I första hand innefattade dessa åtgärder att gynnsamma kreditmöjligheter skapades för sjöfartens vidkommande. För att största möjliga effektivitet skulle uppnås ansågs stödåtgärderna på kreditgivningens område böra kompletteras med förbud mot förvärv från utlandet av äldre fartyg eller fartyg som icke innehade högsta klass i godkänd klassificeringsanstalt. Förbudet upptogs i den nu aktuella lagen, vilken sedan dess i oförändrat skick varit i tillämpning.

1936 års lagstiftning har nu omprövats av sakkunniga, vilka föreslagit att lagen skall upphävas och ersättas av skärpta tillsynsbestämmelser. Förslaget att häva förvärvsförbudet motiveras i huvudsak med att läget för handelsflottan förbättrats sedan 1936. Enligt de sakkunniga saknas numera ur sjöfartsekonomisk synpunkt behov av en förbudslagstiftning av ifrågavarande slag, och det bör enligt deras mening kunna överlätas på redarna själva att avgöra huruvida det kan anses ekonomiskt motiverat att förvärva utländskt äldre tonnage.

Under remissbehandlingen av de sakkunnigas förslag har allmänt tillstyrkts att 1936 års lag upphäves. En motsatt mening hävdas endast av



Rederiföreningen för mindre fartyg som önskar förbud mot förvärv utifrån av fartyg som är mer än 15 år gamla eller har maskineri som överskrider denna åldersgräns.

För egen del finner jag att de skäl, som anfördes vid antagandet av 1936 års lag, icke längre är bärande. Sedan lagen infördes har allmänt sett det svenska handelstonnaget föryngrats betydligt. För närvarande utgöres cirka 80 procent av handelsflottans sammanlagda bruttotonnage av fartyg under 20 år och drygt hälften av tonnaget representeras av fartyg under 10 år. Jag är visserligen medveten om att föryngringen till väsentlig del faller inom det större tonnaget och att det mindre och medelstora tonnaget icke förnyats i önskvärd takt utan fortfarande i betydande omfattning är att anse som överårigt. Det är emellertid att märka att 1936 års lag knappast kan tillmätas någon större betydelse vare sig för föryngringen av vår handelsflotta i dess helhet eller när det gäller att åstadkomma en behövlig förnyelse av det mindre tonnaget. Såsom de sakkunniga påvisat, har lagen aldrig tillämpats så att den inneburit någon egentlig spärr mot införsel av äldre fartyg. Lagen har däremot genom de villkor med avseende på sjösäkerheten, som under senare tid knutits till dispenserna från förvärvsförbudet, haft betydelse för att motverka att undermåliga fartyg tillförts den svenska handelsflotta.

Självfallet bör även i fortsättningen regler finnas med syfte att förebygga att ur sjösäkerhetssynpunkt mindervärdiga fartyg införlivas med vår handelsflotta. I motsats till vad Rederiföreningen för mindre fartyg förordat, anser jag dock icke att detta intresse bäst tillgodoses genom ett generellt förvärvsförbud. Det kan på ett lämpligare och smidigare sätt ske genom ändringar i de av Kungl. Maj:t utfärdade bestämmelserna om tillsyn å fartyg. Med hänsyn till det anförda saknas enligt min mening tillräcklig grund för att vidare upprätthålla den ifrågavarande förbudslagstiftningen. Jag förordar därför att 1936 års lag upphäves.

Enligt gällande tillsynsregler skall utländskt fartyg, som övergått i svensk ägo, underkastas sjövärdighetsbesiktning så snart ske kan. I fråga om fartyg, som klassats i någon av de godkända klassificeringsanstalterna, skall den av anstalten verkställda undersökningen för klassningen godtagas såsom sjövärdighetsbesiktning.

De sakkunniga har konstaterat, att innehav av klass icke alltid utgör någon garanti för att fartyget under hela den period för vilken klass åsatts är i tillräckligt god kondition för att motsvara svenska fordringar på sjövärdighet. De sakkunniga har därför föreslagit att i tillsynsförordningen intages föreskrift om nyklassning i fråga om importerade fartyg med en ålder av 15 år eller äldre. Enligt förslaget skulle såsom sjövärdighetsbesiktning av sådana fartyg godkännas endast sådan klassundersökning, som verkställts tidigast sex månader före besiktningen och medfört att klass åsatts för en tid av minst tre år.

Förslaget om skärpta tillsynsregler har tillstyrkts av det stora flertalet remissinstanser. Det har avstyrkts endast från redarhåll. Svenska sjöfolksförbundet uttalar sig å andra sidan för en ytterligare skärpt kontroll beträffande standarden hos fartyg som inköpts från utlandet.

För egen del finner jag att tillsynsförordningen bör ändras på det sätt de sakkunniga föreslagit, dock att det synes böra krävas att klassningen avsett högsta klass. Ett bibehållande av kravet på nyklassning innebär icke — såsom från redarhåll gjorts gällande — någon diskvalificering av de godkända klassificeringsanstalterna. Det betyder blott att man vid utformningen av våra svenska sjövärdighetsregler beaktar det i och för sig självklara och erfarenhetsmässigt bestyrkta faktum att intyg om klass icke ger samma trygghet för att fartyget uppfyller sjösäkerhetskraven när klassperioden närmar sig slutet som när klassundersökningen är färsk. Det är därför min avsikt att, under förutsättning att beslut fattas om upphävande av 1936 års lag, föreslå att reglerna om sjövärdighetsbesiktning ändras i överensstämmelse med vad jag nu anför. Det må anmärkas, att den åsyftade ändringen i tillsynsbestämmelserna bl. a. medför att kravet på nyklassning för högsta klass kommer att gälla även fartyg som ej är avsedda att nyttjas till handelssjöfart eller resandes fortskaffande.

Slopas den speciella regleringen av fartygsförvärv från utlandet bör detta medföra att införsel av fartyg generellt underkastas importkungörelsens regler.

I enlighet med det anförda har inom handelsdepartementet upprättats förslag till *lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg*.

Föredragande departementschefen hemställer härefter, att lagrådets utlåtande över nämnda lagförslag, vilket såsom *Bilaga*<sup>1</sup> torde få fogas vid statsrådsprotokollet för denna dag, 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:  
*Göran Appelgren*

<sup>1</sup> Bilagan, som är likalydande med det vid propositionen fogade lagförslaget, har här uteslutits.

*Utdrag av protokollet, hållet i Kungl. Maj:ts lagråd den 3 mars 1958.*

**N ä r v a r a n d e:**

justitieråden **WALIN,**  
**SJÖWALL,**  
**HAGBERGH,**  
regeringsrådet **KLACKENBERG.**

Enligt lagrådet den 1 mars 1958 tillhandakommet utdrag av protokoll över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet den 14 februari 1958, hade Kungl. Maj:t förordnat, att lagrådets utlåtande skulle för det i § 87 regeringsformen omförmälda ändamålet inhämtas över upprättat förslag till *lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg.*

Förslaget, som finnes bilagt detta protokoll, föredrogs inför lagrådet av byråchefen för lagärenden i handelsdepartementet G. Borggård.

*Lagrådet lämnade förslaget utan erinran.*

Ur protokollet:

*Clas Amilon*

*Utdrag av protokollet över handelsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 7 mars 1958.*

Närvarande:

Ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden NILSSON, ANDERSSON, LINDELL, LINDSTRÖM, LANGE, LINDHOLM, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, NETZÉN, JOHANSSON.

Efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter anmäler chefen för handelsdepartementet, statsrådet Lange, lagrådets den 3 mars 1958 avgivna utlåtande över det till lagrådet den 14 februari 1958 remitterade förslaget till *lag om upphävande av lagen den 26 juni 1936 (nr 336) angående förbud mot förvärv från utlandet av vissa fartyg*.

Med förmälan att förslaget av lagrådet lämnats utan erinran hemställer föredraganden, att detsamma måtte jämlikt § 87 regeringsformen föreläggas riksdagen till antagande.

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

Ur protokollet:  
Göran Appelgren