



**National Library
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

Ex. A S.o.u.
STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1943:32
HANDELSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE

MED FÖRSLAG TILL

HAMNFÖRÖRDNING

AVGIVET AV

KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

S T O C K H O L M

1 9 4 3



Statens offentliga utredningar 1943

Kronologisk förteckning

1. Betänkande med författnings- och organisationsförslag för genomförande av ett förstärkt försvar av den allmänna väghållningen på landet m. m. Beckman. 321 s. K.
2. Flyttningssättningssakkunniga. Betänkande med förslag till författningar angående ersättning för flyttningskostnad. Marcus. 156 s. Fi.
3. 1941 års familjebeskattningssakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade grunder för familjebeskattningen. Marcus. 170 s. Fi.
4. Utredning rörande skogsnäringsens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringsens bärkraft. 3. Skogsbrukets transportfrågor: Vägar och järnvägar. Idun. 260 s. Jo.
5. Utredning rörande polismäns anslutning till politiska ytterlighetsriktningar m. m. Norstedt. 40 s. S.
6. Utredning och förslag angående pappersformaten inom statsförvaltningen. Beckman. 116 s. H.
7. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 1. Hygieniska förutsättningar för skolarbetet. Av U. Hjärne. Idun. 66 s. E.
8. Betänkande angående lovnadskostnadsindex. Norstedt. 147 s. Fi.
9. Utredning och förslag angående statsbidrag till daghem och lekskolor m. m. Beckman. 99 s. S.
10. 1940 års civila byggnadsutredning. Betänkande 1. Förslag till ändringar i Kungl. Maj:ts byggnadsstadga samt till föreskrifter rörande planläggning och utförande av byggnad för vissa vårdanstalter och folktandpolikliniker. Beckman. 80 s. K.
11. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 4. Förslag till åtgärder för textilforskningens ordnande. Hæggeström. 82 s. H.
12. Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödjande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling. Beckman. 77 s. Fö.
13. Besparingsberedningens slututlåtande. Marcus. 158 s. Fi.
14. Betänkande angående åtgärder mot spekulation i vattenkraft. Norstedt. 79 s. Ju.
15. Utredning och förslag angående statsbidrag till social hemhjälpssamhet. Beckman. 87 s. S.
16. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 5. Förslag till åtgärder för järn- och metallforskningens ordnande. Hæggeström. 79 s. H.
17. Tillströmningen till de fria fakulteterna och arbetsförhållandena närmast efter avslutad examen samt militärtjänstgöringens inverkan på universitets- och högskoleungdomens studier och ekonomiska förhållanden. Norstedt. 145 s. S.
18. Utredning och förslag angående planmässigt sparande för familjebildning och statens bostättningslån. Beckman. 68 s. S.
19. 1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 2. Den psykologiska forskningens nuvarande ståndpunkt i fråga om den psykiska utvecklingen hos barn och ungdom m. m. Idun. 81 s. E.
20. Betänkande med förslag angående omorganisation av rättsmedicinalväsendet i riket. Beckman. 182 s. S.
21. Betänkande med förslag till reglering av det militära arvodesväsendet. Beckman. 165 s. Fi.
22. Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 6. Förslag till åtgärder för den geotekniska forskningens ordnande. Hæggeström. 65 s. H.
23. Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet å landsbygden vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. Norstedt. 170 s. Fi.
24. Betänkande med förslag till lag om redovisningsmedel m. m. Norstedt. 77 s. Ju.
25. Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 3. Tiden juli 1941—juni 1942. Idun. 528 s. Fo.
26. Ladugårdsbyggnadssakkunniga. Meddelande nr 1. Djurstallars planering, värmehushållning och ventilation. Rydahl. 153 s. Jo.
27. Betänkande med förslag till lag om folkskyddsväsendet (folkskyddslag) m. m. Beckman. 406 s. S.
28. Betänkande med förslag angående den statliga statistikens organisation m. m. Marcus. 146 s. Fi.
29. Betänkande rörande sinnesslövärdens organisation med hänsyn till erforderliga åtgärder för beredande av skolundervisning åt bildbara sinnesslöa barn. Norstedt. 161 s. S.
30. Stadsplaneutredningen 1942. 2. Förslag till vissa ändringar i byggnadsstadgan. Norstedt. 77 s. Ju.
31. Utredning med förslag angående reglering av den territoriella församlingsindelningen i Göteborg. Av E. Schalling. Hæggeström. 118 s., 2 kartor. E.
32. Betänkande med förslag till hamnförordning. Norstedt. 103 s. H.

Anm. Om särskild tryckort ej anges, är tryckorten Stockholm. Bokstäverna med fetstil utgöra begynnelsebokstäverna till det departement, under vilket utredningen avgivits, t. ex. E. = ecklesiastikdepartementet, Jo. = jordbruksdepartementet. Enligt kungörelsen den 3 febr. 1922 ang. statens offentliga utredningars yttre anordning (nr 98) utgivas utredningarna i omslag med enhetlig färg för varje departement.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1943: 32
HANDELSDEPARTEMENTET



BETÄNKANDE
MED FÖRSLAG TILL
HAMNFÖRORDNING

AVGIVET AV
KUNGL. KOMMERSKOLLEGIUM

STOCKHOLM 1943
KUNGL. BOKTRYCKERIET. P. A. NORSTEDT & SÖNER
422480



STATEN OCH ENDRÅD I UPPHÄLLSÅRE 1884-85
HÄRIGT BEFÄLLET 1885



BETÄNKANDE

ÖFVER FÖRSLAG TILL

HÄRIGT BEFÄLLET

ÅR 1885

KONUNGSKAMMAREN

—

STÄNDEN I UPPHÄLLSÅRE 1884-85
HÄRIGT BEFÄLLET 1885



Till KONUNGEN.

Genom beslut den 20 juni 1935 uppdrog Kungl. Maj:t åt Kommerskollegium att med utgångspunkt från vad dåvarande chefen för Handelsdepartementet till statsrådsprotokollet anförde i ärendet verkställa en förnyad utred-

ning angående de allmänna sjöfartsavgifterna med undantag av lotsavgifter och hemvägsersättning, samt till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, var- till utredningen kunde föranleda.

I sitt ovannämnda anförande till statsrådsprotokollet erinrade departementschefen om att, sedan Kommerskollegium den 26 september 1921 erhållit uppdrag att verkställa utredning rörande möjligheten och lämpligheten av en omläggning av dåvarande system för beräklandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter, med undantag av lotsavgifter jämte hemvägsersättning, samt Kollegium år 1924 tillkallat vissa sakkunniga för att biträda vid utredningen, dessa sakkunniga (sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924) den 23 mars 1927 till Kollegium avgivit betänkande med förslag i frågan. Departementschefen yttrade vidare bl. a. följande:

»Sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag beträffande de allmänna sjöfartsavgifterna innebär dels en genomgripande omläggning av själva avgiftssystemet och dels åtskilliga andra ändringar i de gällande reglerna för dessa avgifter. I det förra hänseendet hava de sakkunniga föreslagit, att avgifter av fartyg i allmänhet skulle bestämmas att utgå som en kombination av avgift, beräknad efter fartygets totala inre rymd — totala bruttodräktigheten — (tonnageavgift), och av avgift, beräknad efter viktsmängden lossat och lastat gods (lastavgift), samt att åtgärder förty måtte vidtagas dels för sådan omarbetning av skeppsmätningsslagstiftningen, att mätningen komme att avse bestämmande av fartygens totala bruttodräktighet såsom grund för beräkning av sjöfartsavgifter i Sverige, dels för sådana tillägg till bestämmelserna i tullstadgan och frihamnsstadgan, att viktsmängden av det gods, som av fartyg lastades och lossades, skulle kunna utrönas.

Gentemot de sakkunnigas förslag om övergång från det nuvarande systemet att beräkna fartygsavgifterna å fartygets nettodräktighet till en beräkning efter den s. k. totala bruttodräktigheten har Kommerskollegium framfört flera vägande invändningar. Kollegium framhåller visserligen, att det är tydligt, att tonnageavgiftens beräkning på den totala bruttodräktigheten i och för sig skulle vara ägnat att på det mest ändamålsenliga sättet anpassa ifrågakommande sjöfartsavgift efter den omfattning, vari fartyget såsom sådant tager sjöfartsanstalterna i anspråk. Kollegium har emellertid funnit övervägande skäl tala för att vårt land tills vidare bör vidbliva nettoberäkningen såsom avgiftsgrund. Därvid har Kollegium särskilt anfört, att skeppsmätningsfrågans internationella läge manade till den största varsamhet när det gällde att taga ställning till frågan om införande av annan beräkningsgrund än den nu gällande, såvitt denna tager hänsyn till visst mått på fartygets dräktighet.

På de skäl Kollegium anfört giver jag min anslutning till Kollegii ståndpunkt att det nuvarande systemet med nettodräktigheten såsom grund för avgiftsberäkningen tillsvidare bibehålles.

Vidkommande därefter det föreslagna systemet att beräkna sjöfartsavgiften till en del på fartygets på visst sätt uträknade dräktighet såsom mått på den omfattning, vari fartyget som sådant tager sjöfartsanstalterna i anspråk, och till återstående del på den vid varje särskilt tillfälle lossade eller lastade lastens kvantitet i viktton såsom i sin mån ett mått på fartygets vid visst tillfälle aktuella ekonomiska bärkraft, har det allmänt erkänts att detsamma vilar på teoretiskt rättvisa grunder och jämväl skulle medföra vissa påtagliga praktiska fördelar. Vid bearbetningen av provdebiteringsmaterialet har det emellertid visat sig, att systemet i den praktiska tillämpningen även skulle medföra åtskilliga ogynnsamma eller olämpliga verkningar. Visserligen skulle med vissa modifikationer i systemet en del av dessa verkningar kunna bortelimineras. En avgörande betydelse måste dock tillmätas den omständigheten, att det föreslagna systemet ur debiterings- och uppbördssynpunkt otvivelaktigt är förbundet med högst betydande olägenheter. På grund härav har generaltullstyrelsen funnit sig icke kunna tillstyrka ett genomförande av förslaget.

Kommerskollegii uttalanden härom innebära ett avstyrkande för det fall att generaltullstyrelsen, på vilken det närmast ankommit att bedöma förslaget ur sist berörda synpunkter, ansett olägenheterna därutinnan överväga de med systemet förbundna fördelarna.

Med hänsyn till betydelsen av de invändningar, som sålunda kunna göras mot införandet av det ifrågasatta avgiftssystemet, finner jag mig icke kunna tillstyrka de sjöfartavgiftssakkunnigas förslag härutinnan, utan anser jag att de nuvarande grunderna för beräkning och uttagande av avgifterna tillsvidare böra i huvudsak tillämpas.»

Sedermera överlämnade dåvarande statsrådet och chefen för Handelsdepartementet den 5 februari 1936 till Kollegium att tagas under övervägande vid uppdragets fullgörande en av statens organisationsnämnd till departementet ingiven akt rörande länsstyrelsernas befattning med ärenden angående taxor å hamnavgifter och å grundpenningar.

Beträffande det Kollegium lämnade uppdraget i vad det avsåg fyr- och båkavgift avgav Kollegium utlåtande till Kungl. Maj:t den 25 februari 1936 med förslag i ämnet. Sedermera behandlade Kollegium frågan om tonavgifterna i samband med ett den 15 februari 1938 avgivet förslag i fråga om huvudgrunderna för den framtida organisationen av sjömanshusen i riket m. m. samt i utlåtande den 14 mars 1939 med förslag till omarbetad förordning angående sjömanshusen i riket samt sjöfolks på- och avmönstring m. m.

Sedan uppdraget i vad angår hamnavgifter och därmed sammanhängande spörsmål numera slutförts, får Kollegium överlämna betänkande med förslag till hamnförordning.

Vid förevarande utredning har Kollegium enligt beslut den 15 januari 1936 såsom sakkunniga tillkallat direktören Em. Högberg, Stockholm, samt hamndirektören i Stockholm Sal. Vinberg, vilken den 15 september 1942 avlidit. I utredningen ha inom Kollegium deltagit kommerserådet C. E. Landberg, vilken avled den 22 mars 1943, och förste aktuarien H. Eneborg samt sekreteraren, nuvarande vice verkställande direktören i Statens Reservförrådsnämnd C. Lamberth. Enligt Kollegii beslut den 27 januari 1936 har vid utredningen biträtt ombudsmannen i Stockholms hamnstyrelse, numera stadsadvokaten Wollmar Orre, som huvudsakligen medverkat vid betänkandets avfattning. Därjämte har Kollegium för utredning rörande de rättsmedel, som stå en hamn till buds för utfående av debiterad hamnavgift, såsom sakkunnig enligt beslut den 6 september 1938 anlitat hovrättsrådet Hugo Wikander.

I juli 1938 hade Kollegium med biträde av de sakkunniga utarbetat ett preliminärt förslag till hamnförordning jämte motiv. Med hänsyn till att undersökning angående rättsmedel för utfående av debiterad hamnavgift då ännu pågick var i det preliminära förslaget icke intagen någon bestämmelse i detta ämne. Vidare voro i förslaget föreskrifterna angående hamns gränser i vattnet och angående hamnordning endast delvis utformade. Svenska hamnförbundet och Sveriges redareförening bereddes av Kollegium tillfälle att yttra sig över det preliminära förslaget och, sedan hovrättsrådet Wikander den 27 september 1938 inkommit med utredning angående rättsmedel för utfående av debiterad hamnavgift, överlämnades denna utredning till hamnförbundet

och redareföreningen för att tagas under övervägande vid avgivandet av förenämnda yttranden. Yttranden avgåvos av hamnförbundet den 28 oktober 1938 och av redareföreningen den 21 december 1938. Det preliminära förslaget överarbetades därefter i vissa delar. Arbetet härmed avbröts vid krigsutbrottet på hösten 1939 och återupptogs först under år 1941.

Under utredningens gång ha till Kollegium ingivits följande framställningar angående med utredningen sammanhängande spörsmål, nämligen från:

Svenska hamnförbundet den 15 februari 1936 angående ansvarigheten för betalning av hamnavgifter för varor, angående hamns rätt att kvarhålla gods till dess hamnavgift erlagts samt angående frågan om avgiftsbefrielse för kronans fartyg och varor,

Svenska hamnförbundet den 27 mars 1936 med överlämnande av skrivelse från Hudiksvalls hamnstyrelse angående åtgärder för tillgodoseende av hamnarnas intressen i vissa fall vid ändring av den avgiftspliktiga dräktigheten till följd av ombyggnad av fartyg,

Sveriges redareförening den 28 september 1936 angående beredande av möjlighet för hamn att för särskilt fall medgiva viss avgiftslindring, där på grund av särskilda omständigheter förutsättningarna för i taxan för hamnen eljest medgiven dylik lindring icke föreligga,

Svenska hamnförbundet den 2 mars 1938 med överlämnande av skrivelse från Umeå hamndirektion angående konkurrens mellan hamnar med fastställd hamntaxa samt närbelägna mindre hamnar och lastageplatser, där hamnavgifter för varor icke upptagas,

Skånska hamnförbundet den 28 juli 1939 angående konkurrens mellan handelshamnar och statens och statsunderstödda fiskehamnar.

Över sistnämnda framställning har Kollegium inhämtat yttranden från Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Lantbruksstyrelsen och Svenska hamnförbundet.

Ovannämnda remissakt återställes, varjämte överlämnas Kollegii preliminära förslag till hamnförordning av juli 1938 jämte motiveringen härtill, hovrättsrådet Wikanders utredning angående rättsmedel för utfående av debiterad hamnavgift, hamnförbundets och redareföreningens yttranden över det preliminära förslaget och nyssnämnda utredning samt ovannämnda till Kollegium ingivna framställningar jämte de över framställningen från Skånska hamnförbundet avgivna yttrandena.

Det utredningsuppdrag, som lämnades Kollegium genom Kungl. Maj:ts ovannämnda beslut den 20 juni 1935, omfattade förutom de ämnen, i vilka Kollegium genom förevarande och tidigare utredningar avgivit förslag, även bestämmelserna angående grundpenningar. Kollegium torde så snart ske kan få inkomma med utredning och förslag i denna fråga.

Stockholm den 12 juni 1943.

Underdånigst

STIG SAHLIN.

SIEGFRIED MATZ.

/Alli Johanson.

Innehållsförteckning.

	Sid.
Författningsförslag.	
Förslag till Kungl. Maj:ts hamnförordning	9
Förslag till Kungl. Maj:ts förordning angående ändrad lydelse av § 20 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22 sid. 1)....	18
Förslag till lag angående ändrad lydelse av 79 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet.....	18
Förslag till lag angående ändrad lydelse av 74 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930 (nr 252) om kommunalstyrelse i stad	19
Förslag till lag angående ändrad lydelse av 63 § 1 mom. lagen den 15 juni 1935 (nr 337) om kommunalstyrelse i Stockholm	19
Motiv.	
I. Översikt över författningsbestämmelser angående de allmänna hamnarna i riket	20
II. Specialmotivering till författningsförslagen.	
1. Om hamns gränser i vattnet.....	23
Allmänna synpunkter.....	23
1—3 §§ (förfarandet vid fastställelse av hamns gränser i vattnet).....	28
2. Om hamnordning.....	28
Allmänna synpunkter	28
4—5 §§ (förfarandet vid fastställelse av hamnordning).....	31
3. Om hamntaxa.....	31
Allmänna synpunkter.....	31
6 § (fastställelse av hamnavgifter såsom ersättning för begagnande av allmän hamn)	32
7 § (maximibelopp för hamnavgifterna)	36
8 § (hamnavgift utgår för fartyg och varor)	38
9 § (beräkningsgrunder för hamnavgift för fartyg; befrielse från och nedläggning i hamnavgift för fartyg m. m.)	39
10 § (beräkningsgrunder för hamnavgift för varor; befrielse från och nedläggning i hamnavgift för varor m. m.).....	59
11 § (befrielse från fastställd hamnavgift eller fastställda taxebestämmelser eller lindring däri)	70
12 § (bestämmelser om hamnavgift i samband med beslut om fastställelse av hamns gränser i vattnet eller i avtal med främmande makt; grunder för hamnavgifter i statens och statsunderstödda fiskehamnar)	70
13 § (ansökan om fastställelse av hamntaxa).....	73
14 § (hamntaxeärendenas beredning och handläggning hos lokal myndighet)	76
15 § (hamntaxornas giltighetstid; distriktsindelning)	78
16 § (kungörelse av beslut om fastställelse av hamntaxa)	79
17 § (rättsmedel för utfående av hamnavgift).....	80

18—19 §§ (hamnens räkenskaper och användningen av hamnmedel)	Sid. 85
20—21 §§ (angående skyldighet att avgiva statistiska uppgifter samt angående taxor å grundpenningar är särskilt stadgat)	89
Övergångsbestämmelser	89

Bilaga.

Utredning av hovrättsrådet Hugo Wikander om rättsmedel för utfående av hamnavgift	90
---	----

Förkortningar:

Sjöfartsavgiftssakkunniga = sjöfartsavgiftssakkunniga av 1924.

Hamnavgiftskommittén = Svenska hamnförbundets hamnavgiftskommitté, vilken avgav ett av hamnförbundet i dess första yttrande den 21 januari 1928 över sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag åberopat yttrande över sakkunnigeförslaget i vad detta avsåg hamnavgifter.

F ö r s l a g

till

Kungl. Maj:ts hamnförordning.

Kungl. Maj:t har funnit gott förordna som följer:

1. Om hamns gränser i vattnet.

1 §.

Vill ägare eller innehavare av allmän hamn vinna Kungl. Maj:ts fastställelse å hamnens gränser i vattnet, skall ansökan härom ingivas till länsstyrelsen i det län, där hamnen är belägen.

2 §.

Ansökan, som i 1 § sägs, skall innehålla noggrann uppgift om de gränser i vattnet, å vilka fastställelse sökes. Vid uppgörande av förslag härtill skall iakttagas, att, där ej särskilda skäl till annat föranleda, till hamnens område i vattnet hänföres allenast det utrymme, som erfordras för fartygens behov av lastnings- och lossningsplatser, farleder till och från hamnens olika delar ävensom tjänliga ankar- och förtöjningsplatser, samt att området i övrigt begränsas till vad som med hänsyn till hamnens ändamål och naturliga beskaffenhet befinnes lämpligt ävensom att gräns i vattnet förlägges så att den blir lätt synlig samt kan lätt bevakas.

Ansökan skall vara åtföljd av:

- 1) karta över hamnen, utvisande de föreslagna gränserna i vattnet;
- 2) utredning rörande ägande- och dispositionsrätten till området innanför de föreslagna gränserna och till därinom belägna kajer, bryggor och lastageplatser; samt
- 3) utredning om de anstalter, som vidtagits eller äro avsedda att vidtagas till gagn för trafiken.

3 §.

Sedan ansökan, som i 1 § sägs, inkommit till länsstyrelsen, skall genom dess försorg på sökandens bekostnad tillkännagivande om framställningen införas i tidning i orten med föreläggande för den, som så önskar, att inom angiven tid avgiva yttrande i ärendet. Ägare eller innehavare av kaj, brygga eller lastageplats inom det föreslagna området skall ock av länsstyrelsen skriftligen underrättas om framställningen, med föreläggande av tid som nyss sagts.

Länsstyrelsen skall därefter med eget utlåtande överlämna handlingarna i ärendet till kommerskollegium, som har att till Kungl. Maj:t inkomma med utlåtande däri.

2. Om hamnordning.

4 §.

För allmän hamn, vars gränser i vattnet blivit av Kungl. Maj:t fastställda, skall finnas hamnordning, innefattande de föreskrifter med avseende å hamnens begagnande och den allmänna ordningen inom densamma, som må vara erforderliga.

Hamnordning fastställs av kommerskollegium, som äger föreskriva böter för överträdelse av densamma till ett högsta belopp av trehundra kronor.

5 §.

Ansökan om fastställelse av hamnordning ingives till länsstyrelsen i det län, där hamnen är belägen. Tillkännagivande om framställningen skall genom länsstyrelsens försorg på sökandens bekostnad införas i tidning i orten med föreläggande för den, som så önskar, att inom angiven tid avgiva yttrande i ärendet. Länsstyrelsen skall därefter med eget utlåtande överlämna handlingarna i ärendet till kommerskollegium.

Det åligger länsstyrelse att tillse, att förslag till hamnordning upprättas för de inom länet belägna hamnarna.

3. Om hamntaxa.

6 §.

Ersättning för begagnande av allmän hamn med tillhörande kajer, bryggor och andra förtöjningsanordningar (*hamnavgift*) må i enlighet med vad nedan stadgas på ansökan av hamnens ägare eller innehavare genom särskild taxa (*hamntaxa*) fastställas av kommerskollegium.

7 §.

Hamnavgift må icke fastställas högre än att den beräknade uppbörden för år motsvarar sammanlagda beloppet av:

- 1) kostnaderna för hamnens drift och underhåll;
- 2) skälig ränta å anläggningskapitalet efter avdrag av verkställda avskrivningar; samt
- 3) skälig avskrivning å anläggningarna.

För avsättning till reservfond, varom i 19 § sägs, må belopp, som i första stycket avses, ökas med högst tio procent; skolande vid procentsatsens bestämmande tillses, att avsättningarna ej bliva större än att reservfonden beräknas högst komma att uppgå till medeluppbörden för år av hamnavgifter under senast förflutna taxeperiod.

8 §.

Hamnavgift må utgå allenast för *fartyg*, som anlöper, passerar eller eljest uppehåller sig i hamnen, samt för *varor*, som lastas eller lossas i hamnen.

Därest särskilda skäl därtill äro, må hamnavgift utgå jämväl vid kaj eller brygga utanför hamnens gränser.

9 §.

Hamnavgift för *fartyg* skall beräknas enligt följande grunder:

1. Hamnavgift skall, där ej nedan annorlunda sägs, utgå varje gång fartyg ankommer till hamnen eller avgår därifrån.

Hamnavgiften skall utgå med belopp, som i taxan angives, för fartyg om mindre än tio tons nettodräktighet efter stycketal och för övriga fartyg efter nettodräktigheten.

Brutet tal av registerton samt vid avgiftsberäkning uppkommande brutet tal av öre räknas icke.

2. Befrielse från hamnavgift skall åtnjutas för följande fartyg:

a) fartyg om tre tons nettodräktighet eller därunder;

b) fartyg, som tillhör försvarsverket eller främmande nations örlogsflotta, ävensom tull-, lots-, fyr- och isbrytarfartyg samt fartyg för vetenskaplig expedition, då sådant fartyg användes uteslutande för sitt ändamål;

c) fartyg, som tillhör hamnen eller nyttjas i dess tjänst;

d) följande fartyg, då de icke begagnas till att ombord mot avgift befordra passagerare eller varor, nämligen:

fartyg, vars ägare är ansluten till svenskt eller utländskt privilegierat båtsällskap;

skolskepp, vilket icke medför andra personer än som direkt betingas av fartygets karaktär av skolskepp och vilket icke lossar annat gods än ombordvarandes reseffekter och ej heller intager annat gods än sådana effekter eller förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov eller till fartygets utrustning hänförligt gods;

fartyg, som med hänsyn till inredning eller utrustning måste anses vara avsett till dykeri- eller bärgningsföretag, ävensom verkstadsfartyg;

bogseringsfartyg; samt

fartyg vid prov- och besiktningsresa;

e) fartyg, som för intagande av förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov, för utrustning, för på- eller avmönstring, för avlämnande av sjuka eller skeppsbrutna, för sökande av läkarhjälp, på grund av dödsfall ombord, till följd av ogynnsam väderlek eller eljest av tvingande orsaker anlöper hamnen utan att därstädes landsätta andra passagerare än sjuka och deras vårdare, skeppsbrutna eller avlidna eller ombordtaga passagerare eller intaga annat gods än förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov eller till fartygets utrustning hänförligt gods; dock att om sådant fartyg kvarligger i hamnen mera än femton dygn eller, om det är upplagt eller ock intaget å varv, mera än trettio dygn, liggetidsavgift enligt punkt 7. här nedan må utgå;

f) fartyg, som gör resa till annan svensk hamn endast för reparation.

Där särskilda skäl därtill äro, må i hamntaxa stadgas avgiftsbefrielse jämväl i andra fall än de under a) — f) upptagna.

3. För utländskt fartyg må hamnavgiften icke bestämmas annorlunda än för svenskt fartyg, såframt det utländska fartyget tillhör nation, i vilkens hamnar svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna.

4. Nedsättning i hamnavgift skall åtnjutas för följande fartyg:

a) fartyg, som ankommer från inrikes ort; dock att om fartyget inkommer från utlandet, dylik nedsättning må åtnjutas allenast, därest fartyget anlöpt annan svensk hamn, där hamnavgift för utrikes ankommande fartyg enligt fastställd taxa uppburits;

b) fartyg, som avgår till inrikes ort; dock att om fartyget är statt på utrikes resa, dylik nedsättning må åtnjutas allenast om avsett är, att fartyget skall anlöpa annan svensk hamn, där hamnavgift för utrikes avgående fartyg enligt fastställd taxa uppbäres;

c) fartyg, som gör regelbundna, för allmänheten tillgängliga linjeresor på hamnen enligt plan och under tid, som på förhand godkänts av hamnförvaltningen.

I fall, som i punkterna a) och b) avses, skall såsom hamnavgift icke anses sådan avgift, som erlägges för fartyg, som på sätt i punkt 6. sägs endast passerar hamnen, och ej heller grundpenningar eller däremot svarande avgift.

5. För fartyg, som minst en gång under dygnet ankommer till eller avgår från hamnen enligt plan och under tid, som på förhand godkänts av hamnförvaltningen, ävensom för fartyg, som i allmänhet användes endast inom hamnen, må fastställas andra grunder för avgiftens beräkning än de ovan angivna.

6. För fartyg, som endast passerar hamnen utan att där lasta eller lossa gods eller ombordtaga eller landsätta passagerare, må hamnavgiften icke överstiga vad enligt taxan skall utgå vid fartygets ankomst till hamnen.

7. För fartyg, som kvarligger i hamnen utöver sextio dygn, må för varje därefter påbörjad period om trettio dygn bestämmas särskild avgift att utgå med högst en tredjedel av den hamnavgift, som i allmänhet skall erläggas vid fartygs ankomst till hamnen från inrikes ort; idkas å fartyget handel eller användes det till bostad, upplag, expedition eller dylikt, må efter tjugo dygn avgiften utgå efter grunder, varom hamnförvaltningen skall äga att i varje särskilt fall bestämma.

8. Är lastageplats, brygga eller dylikt, där grundpenningar för fartyg må utgå enligt taxa fastställd i därför stadgad ordning, belägen inom de för hamnen fastställda gränserna, må i hamntaxan stadgas, att befrielse från hamnavgift eller lindring däri må åtnjutas för fartyg, för vilket grundpenningar skola erläggas.

9. I de fall, då avgiften bestämmes att utgå per dygn, skall dygn räknas från kl. 0 till kl. 24.

10 §.

Hamnavgift för *varor* skall beräknas enligt följande grunder:

1. Hamnavgift skall, där ej nedan annorlunda sägs, utgå för varor, som lastas eller lossas över hamnen tillhörig kaj eller brygga.

Hamnavgiften skall utgå med belopp, som i taxan anges för viss enhet. Enheten skall, där ej särskilda skäl till annat föranleda, utgöra 100 kg av varans bruttovikt. Avgiften beräknas för jämna tiotal av kilogram, därvid femtal eller däröver avrundas uppåt, lägre tal nedåt.

Vid avgiftsberäkning uppkommande brutet tal av öre räknas icke.

2. Befrielse från hamnavgift skall åtnjutas för följande varor:

a) vara, som befordras med fartyg, befriat från hamnavgift jämlikt 9 § punkt 2 b), därest varan tillhör fartygets ägare eller den, som förfogar över fartyget;

b) postförsändelse;

c) resandes effekter ävensom av resande för eget bruk medförd personbil, motorcykel och cykel;

d) vara, som från sådant fartyg, varom förmäles i 9 § punkt 2 e), lossas och med samma fartyg åter utföres;

e) förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov;

f) ballast, som av fartyget intages eller lossas, därest ballasten befordras fraktfritt;

g) vara, som tillhör hamnen eller nyttjas i dess tjänst;

h) vara, som efter uppläggning på tullnederlag utföres från hamnen, därest vid uppläggnings hamnavgift erlagts; samt

i) vara, som upplägges å transitupplag.

Där särskilda skäl därtill äro, må i hamntaxa stadgas avgiftsbefrielse jämväl i andra fall än de under a)—i) upptagna.

3. För flottgods må hamnavgift fastställas, där så kan anses av förhållandena påkallat.

4. För vara, som lastas eller lossas i hamnen utan att därvid föras över hamnen tillhörig kaj eller brygga, må hamnavgift utgå endast, därest sådant är i taxan särskilt angivet. Avgiften må dock endast i undantagsfall, då särskilda skäl därtill föranleda, överstiga hälften av den avgift, som skulle utgå, därest varan fördes över hamnen tillhörig kaj eller brygga.

11 §.

Befrielse från fastställd hamnavgift eller fastställda taxebestämmelser eller ock lindring däri må ej medgivas viss trafikant, utan skall efter bestämd, på förhand kungjord grund, som ofördröjligen skall delgivas kommerskollegium och vederbörande länsstyrelse, komma en var trafikant under lika förhållanden till godo.

12 §.

De bestämmelser angående hamnavgift, som av Kungl. Maj:t meddelas i samband med fastställelse av hamns gränser i vattnet, skola, utan avseende på vad i hamntaxan stadgas, lända till efterrättelse. Vad nu sagts skall gälla jämväl, där i avtal med främmande makt särskilda bestämmelser meddelats angående hamnavgift.

För statens fiskehamnar ävensom statsunderstödda dylika hamnar må hamntaxa fastställas enligt andra grunder än ovan i 7—10 §§ stadgats.

13 §.

1 mom. Vid ansökan om fastställelse av hamntaxa för andra hamnar än de i 12 § andra stycket avsedda, skola fogas:

- 1) förslag till taxa, upprättat enligt de i 7—10 §§ angivna grunder;
- 2) karta över hamnen, utvisande hamnens gränser i vattnet samt befintliga kajbyggnader och andra till hamnen hörande för sjöfarten gjorda anstalter jämte beskrivning över dessa;
- 3) utredning i nedan angivna hänseenden:
 - A. i fråga om hamn, för vilken hamntaxa tidigare ej varit fastställd;
 - a) uppgift å anläggningskostnaden för hamnen med uppdelning på den del av hamnanläggningen, som omedelbart är avsedd att tjäna sjöfartens intresse, och övriga delar av hamnen;
 - b) uppgift å de medel, med vilka anläggningskostnaderna bestritts eller skola bestridas;
 - c) specificerad uppgift å värdet av hamnens tillgångar utöver själva hamnanläggningen;
 - d) uppgift å antalet av de fartyg, som under vart och ett av de senast förflutna tre kalenderåren besökt hamnen, jämte uppgift å dessas sammanlagda nettodräktighet ävensom uppgift å omfattningen av den fartygstrafik, som under den närmaste framtiden årligen kan förväntas i hamnen; samt
 - e) uppgift å de för hamnen viktigaste omsättningsartiklarna samt in- och utförselmängden av dessa för vart och ett av de senast förflutna tre kalenderåren jämte uppgift å omfattningen av den varutrafik, som under den närmaste framtiden årligen kan förväntas i hamnen;
- B. i fråga om annan hamn:
 - a) bestyrkt sammandrag av hamnens räkenskaper för de senast förflutna fem räkenskapsåren, utvisande på överskådligt och tydligt sätt för varje år samtliga de förhållanden, vilka enligt 18 § skola framgå av räkenskaperna; samt
 - b) uppgift å de för hamnen viktigaste omsättningsartiklarna samt in- och utförselmängden av dessa för vart och ett av de senast förflutna fem räkenskapsåren ävensom å beloppet av de för de olika artiklarna uppburna hamnavgifterna.

2 mom. Därest i förslag till hamntaxa ifrågasättes upptagande av hamnavgift i fall, som i 8 § andra stycket, 9 § punkterna 6. och 8. samt 10 § punkterna 3. och 4. förmäles, skall erforderlig utredning i ämnet förebringas.

3 mom. Ansökan om fastställelse av hamntaxa skall ingivas:

- a) beträffande hamn, som ligger inom stads område: till magistraten eller stadsstyrelsen,
- b) beträffande annan hamn: till landsfiskalen i orten.

Avskrift av de sålunda ingivna handlingarna skall sökanden samtidigt insända till kommerskollegium.

Är fråga om förnyelse av hamntaxa, vars giltighetstid icke utlupit, skall ansökan vara ingiven senast den 1 juni det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla.

4 mom. Vid ansökan om fastställelse av hamntaxa för i 12 § andra stycket avsedda hamnar skall i tillämpliga delar iakttagas vad ovan stadgats.

14 §.

Sedan ansökan, som i 13 § sägs, inkommit till vederbörande myndighet, skall genom dess försorg på sökandens bekostnad tillkännagivande om framställningen införas i tidning i orten med föreläggande för den, som så önskar, att inom angiven tid, högst tre veckor, avgiva yttrande i ärendet. Äges eller innehaves hamn, som icke ligger inom stads område, av annan än kommun, skall yttrande i ärendet infordras från kommunalnämnd eller municipalnämnd.

Samtliga handlingar i ärendet skola därefter så snart ske kan och, då fråga är om förnyelse av hamntaxa, vars giltighetstid icke utlupit, senast den 1 augusti det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla, av myndigheten jämte eget yttrande översändas till kommerskollegium. I yttrandet skall särskilt angivas, huruvida och i vilken mån myndigheten, med hänsyn till hamnens ekonomiska ställning samt handelns och sjöfartens behov å platsen, finner, att nedsättning i de av hamnens ägare eller innehavare föreslagna avgiftsbelopp eller lindring i andra bestämmelser i förslaget bör äga rum.

I fall, där hamnens gränser i vattnet icke blivit av Kungl. Maj:t fastställda, må kommerskollegium låta med ärendets prövning anstå, till dess dylik fastställelse i vederbörlig ordning ägt rum.

15 §.

Hamntaxa skall fastställas att gälla viss tid, skolande hamntaxorna för de län, som ingå i envar av nedan angivna grupper, samtidigt utlöpa:

- Grupp A, omfattande Stockholms stad samt Stockholms, Uppsala, Södermanlands, Östergötlands, Jönköpings och Gävleborgs län;
- Grupp B, omfattande Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län;
- Grupp C, omfattande Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Örebro och Västmanlands län;
- Grupp D, omfattande Hallands, Malmöhus och Kristanstads län;
- Grupp E, omfattande Blekinge, Kalmar och Gotlands län.

För envar av de angivna grupperna skall giltighetstiden, där ej kommerskollegium för särskilt fall annorlunda bestämmer, omfatta fem år.

16 §.

Kommerskollegium har att hålla länsstyrelserna, envar beträffande de inom dess län belägna hamnar, underrättade om de beslut, som fattats i hamntaxeärenden, samt tillställa vederbörande hamninnehavare ett exemplar av den fastställda hamntaxan.

Länsstyrelsen skall på bekostnad av hamninnehavaren i länskungörelserna införa meddelanden om dessa beslut.

Det åligger vederbörande hamninnehavare att dels tillse, att tryckta exemplar av taxorna finnas att mot skälig ersättning tillgå för trafikanter ävensom äro till dessas kännedom och efterrättelse anslagna å de ställen, där avgifterna uppbäras, dels insända tre exemplar av taxorna till kommerskollegium.

17 §.

Fartyg, som från svensk hamn skall avgå till utrikes ort, må icke utklaras, innan hamnavgift, som enligt fastställd hamntaxa skall utgå för fartyget och lasten, blivit gulden eller därför ställts säkerhet, varmed hamnens innehavare skäligen må nöjas.

Har ej hamninnehavaren inom en vecka från beslut om vägrad utklaring i laga ordning anhängiggjort talan om avgiftens utfående, må utklaring icke av anledning, som i första stycket sägs, ytterligare förvägras.

Med avseende å främmande statsfartyg m. m. är särskilt stadgat.

18 §.

Innehavare av hamn, för vilken hamntaxa blivit fastställd, skall för hamnrörelsen föra särskilda räkenskaper utan sammanblandning med hamninnehavarens övriga räkenskaper.

Hamnräkenskaperna skola avslutas med kalenderår samt i övrigt föras så, att de utvisa:

- a) hamnens samtliga tillgångar och skulder (hamnkassans ställning) vid slutet av varje år;
- b) under året uppburna hamnavgifter, särskilt för fartyg samt särskilt för varor, räntor och annan avkastning av hamnens tillgångar samt de övriga medel, vilka ingått i hamnkassan; samt
- c) utgifter under året samt de avskrivningar, som under året eller vid bokslutet verkställts.

Av räkenskaperna skall tillika framgå varifrån utöver hamnavgifterna influtna medel erhållits, samt de ändamål, till vilka hamnkassans medel använts.

19 §.

Influtna hamnavgifter samt hamnkassans övriga tillgångar i kontanta medel och fordringar jämte avkastningen därav skola, så länge hamnavgifter uppbäras jämlikt fastställd taxa, användas allenast för hamnens omedelbara behov, där ej tillstånd till annan användning meddelas av Kungl. Maj:t.

Till reservfond för hamnen må årligen avsättas ett belopp, motsvarande högst tio procent av föregående års uppbörd av hamnavgifter. Har på sätt i 7 § sägs dylik avsättning tagits i betraktande vid hamnavgifternas fastställande för viss taxeperiod, skall sådan avsättning årligen göras. Uppnår reservfonden under löpande taxeperiod ett belopp motsvarande medeluppbör-

den för år av hamnavgifter under senast förflutna taxeperiod, skall hamninnehavaren härom göra anmälan till kommerskollegium, som äger bestämma, huruvida ytterligare avsättning till reservfonden under perioden skall äga rum.

Reservfonden må med kommerskollegii medgivande användas allenast för täckande av förlust å hamnrörelsen.

20 §.

Om skyldighet att för hamn avgiva statistiska uppgifter gäller vad därom särskilt stadgats.

21 §.

Om taxor å grundpenningar är särskilt stadgat.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1945, från och med vilken dag förordningen den 31 december 1907 (nr 137) angående taxor å hamnavgifter samt förordningen den 8 maj 1874 (nr 26 sid. 11) angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnarne i riket skola upphöra att gälla.

Övergångsbestämmelser.

1. För de i 4 § avsedda hamnarna skall, där ej kommerskollegium i särskilt fall annorlunda bestämmer, hamnordning vara fastställd före utgången av år 1948.

2. På kommerskollegium ankommer att meddela beslut angående ändring i hamnordning eller hamntaxa, som vid denna förordnings ikraftträdande är gällande.

3. För hamnarna inom de i 15 § angivna grupperna av län skola, där ej kommerskollegium i särskilt fall annorlunda bestämmer, hamntaxor första gången enligt denna förordning fastställas att gälla från ingången av nedan angivna år: Grupp A 1949, Grupp B 1950, Grupp C 1946, Grupp D 1947, Grupp E 1948.

F ö r s l a g

till

Kungl. Maj:ts förordning angående ändrad lydelse av § 20 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 (nr 22 sid. 1).

Härigenom förordnas, att § 20 ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868¹ skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges:

Uppkommer i — — — ändring däri.

Angående fastställelse av hamnordning gäller vad särskilt stadgats.

Denna förordning träder i kraft den 1 januari 1945.

F ö r s l a g

till

lag angående ändrad lydelse av 79 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930 (nr 251) om kommunalstyrelse på landet.

Härigenom förordnas, att 79 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930² om kommunalstyrelse på landet skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges:

79 §.

1 mom. För att — — — avses; eller

c) nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande, dock med undantag av hamnavgifter.

Beslut angående nya eller förhöjda hamnavgifter skall underställas myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Hurusom beslut — — — kommunal fondbildning.

Beslut, som — — — till Konungen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1945.

¹ Senaste lydelse se 1923: 283.

² Senaste lydelse se 1936: 283 och 1937: 498.

F ö r s l a g

till

**lag angående ändrad lydelse av 74 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930
(nr 252) om kommunalstyrelse i stad.**

Härigenom förordnas, att 74 § 1 mom. lagen den 6 juni 1930¹ om kommunalstyrelse i stad skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges:

74 §.

1 mom. För att — — — avses; eller

c) nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande, dock med undantag av hamnavgifter.

Beslut angående nya eller förhöjda hamnavgifter skall underställas myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Hurusom beslut — — — kommunal fondbildning.

Beslut, som — — — till Konungen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1945.

F ö r s l a g

till

**lag angående ändrad lydelse av 63 § 1 mom. lagen den 15 juni 1935
(nr 337) om kommunalstyrelse i Stockholm.**

Härigenom förordnas, att 63 § 1 mom. lagen den 15 juni 1935² om kommunalstyrelse i Stockholm skall erhålla ändrad lydelse på sätt nedan anges:

63 §.

1 mom. För att — — — avses; eller

c) nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande, dock med undantag av hamnavgifter.

Beslut angående nya eller förhöjda hamnavgifter skall underställas myndighet, som Konungen därtill förordnar.

Hurusom beslut — — — kommunal fondbildning.

Beslut, som — — — till Konungen.

Denna lag träder i kraft den 1 januari 1945.

¹ Senaste lydelse se 1936: 284 och 1937: 499.

² Senaste lydelse se 1936: 287 och 1937: 502.

I. Översikt över författningsbestämmelser angående de allmänna hamnarna i riket.

Förutom *Kungl. förordningen den 31 december 1907 angående taxor å hamnavgifter* finnas i huvudsak följande författningsbestämmelser med avseende å hamnarna i riket:

1. *Vattenlagen den 28 juni 1918.*

De i fråga om inrättande m. m. av allmän hamn grundläggande stadgandena finnas i vattenlagens 5 kap. 13 §, som enligt lag den 11 juni 1920 är av följande lydelse: »Beträffande inrättande, utvidgande eller förbättrande av allmän hamn gälle vad ovan stadgats i fråga om allmän farled; och skall till allmän farled räknas jämväl det utrymme i vatten, som jämlikt denna lag upplåtes eller dessförinnan finnes i laga ordning upplåtet till allmän hamn.» Här gives således uttryck åt det redan i *Kungl. förordningen den 30 december 1880* om allmän farled fastslagna förhållandet, att allmän hamn i de hänseenden, varom här är fråga, likställes med allmän farled. Enligt 3 och 7 §§ i samma kapitel i vattenlagen är det Konungen, som, efter utredning av vederbörande vattendomstol, meddelar beslut i frågor om inrättande av allmän farled och även i frågor om utvidgning eller förbättrande i större omfattning av dylik led. Jämlikt 12 § tillkommer det vidare Konungen eller myndighet, som av Konungen utses, att, därest reglemente eller eljest särskilda föreskrifter erfordras angående allmän farleds begagnande eller underhåll eller rörande förvaltningen av farledens angelägenheter, därom förordna.

Bland övriga stadganden i vattenlagen, som ha avseende å de allmänna hamnarna, märkes 2 kap. 11 §, som stadgar bl. a., att i eller vid allmän farled ej må byggas, med mindre byggnaden göres på sådant sätt eller sådana särskilda anordningar vidtagas, att leden fortfarande kan utan olägenhet av någon betydelse användas för det därmed avsedda ändamålet, samt 21 § i samma kapitel, vari föreskrives, att »vad i särskilda författningar finnes eller kan vara stadgat angående särskilt tillstånd till byggande i eller vid allmän hamn eller annan allmän farled vare jämte föreskrifterna i 20 § till efterrättelse gällande». Beträffande innebörden av denna bestämmelse

uttalas i motiven till det den 17 december 1910 avgivna förslaget till vattenlagen bl. a. följande (sid. 266 f.):

»Till förekommande därav, att genom vattenbyggnadsarbeten otillbörliga hinder åstadkommas för den allmänna sjöfarten, hava i speciella författningar meddelats bestämmelser, enligt vilka dylika arbeten i vissa fall ej må utföras, med mindre tillstånd därtill givits av den myndighet, som har att särskilt tillvarata sjöfartsintressena. I ett kungl. brev den 17 maj 1805 stadgades sålunda: 'Hädanefter skola varken fyllningar i hamnar, stenkistor och duc d'albers utsättande, brobänkars anläggning, ballastutkastningsställens förändring, större broars anläggning, eller vad annat som helst rörande hamnen och till dess förändring leda kan företagas, förrän förfrågan hos förvaltningen av sjöärendena skett och dess bifall är lämnat.' Sedan enligt kungl. brev den 18 maj 1878 överinseendet över rikets hamnar med undantag av örlogshamnarna överflyttats till lotsstyrelsen, har denna i en den 7 juni samma år utfärdad kungörelse förklarat, att ärenden av den i 1805 års kungl. brev omnämnda beskaffenhet därefter skulle, såframt de icke rörde rikets örlogshamnar, underställas lotsstyrelsens prövning. Enligt det för Göteborgs hamnstyrelse den 30 juli 1897 utfärdade reglementet åligger det hamnstyrelsen, bland annat, att övervaka, att inom Göteborgs hamn och rivier samt i den under styrelsens överinseende ställda del av Göta älv enskild vattenbyggnad eller annan anläggning icke företages utan styrelsens tillstånd, som under de villkor och föreskrifter, styrelsen finner skäl bestämma, må meddelas, därest styrelsen prövar byggnaden eller anläggningen varken vara hinderlig för den allmänna sjötrafiken eller förnärma enskild rätt. De föreskrifter, som sålunda finnas eller framdeles kunna varda stadgade från speciell sjötrafiksynpunkt, skola lända till efterrättelse jämte den nya vattenlagen. Vattendomstolen skall således vid sin prövning av en tillämnad vattenbyggnads överensstämmelse med lag tillse, att det särskilda tillstånd, som enligt ifrågakomna föreskrifter erfordras, i vederbörlig ordning lämnats. Å andra sidan kan emellertid ej ett sådant tillstånd fritaga den, som vill bygga i vatten, från skyldigheten att iakttaga vattenlagens bestämmelser angående de materiella villkor, under vilka bygandet må ske, samt att i de uti 20 § angivna fall söka och avvakta vattendomstolens besked i fråga om byggnadens tillåtlighet.»

2. *Kungl. ordningsstadgan för rikets städer den 24 mars 1868 samt Kungl. förordningen den 8 maj 1874 angående hamnordningar och andra ordningsföreskrifter för allmänna hamnarne i riket.*

I § 1 i Ordningsstadgan för rikets städer meddelas följande bestämmelse: »Stadsfullmäktige, eller, i stad där sådane ej finnas, allmänna rådstugan hava att bestämma vilka torg, hamnar och dylika ställen i staden skola vara till allmänna försäljningsplatser upplåtna.» I ovannämnda förordning om hamnordningar har Kungl. Maj:t förordnat, »att för varje större stapelstad i riket skall finnas särskild hamnordning, innefattande de föreskrifter i avseende å ordningen i hamnen, som finnas nödiga utöver bestämmelserna i ordningsstadgan för rikets städer; att även för annan allmän hamn i riket sådan hamnordning, som nu är nämnd, må kunna upprättas; samt att för dessa hamnordningar skall i avseende å deras antagande, tillämpning med mera vara gällande vad angående ordningsföreskrifter i allmänhet i nämnda ordningsstadga är bestämt eller framdeles kan varda förordnat; ägande K. B. tillse, att hamnordningar, där sådana anses böra finnas, varda upprättade

och att, där hamnordning icke prövas erforderlig, nödiga föreskrifter till främjande av ordning i hamnen ändock varda i överensstämmelse med ordningsstadgan för rikets städer meddelade». Genom Kungl. kungörelse den 30 april 1925 har förordnats, att det högsta belopp, som må föreskrivas såsom böter för överträdelse av hamnordning, skall utgöra femhundra kronor.

3. *Lagarna den 6 juni 1930 om kommunalstyrelse på landet och om kommunalstyrelse i stad samt lagen den 15 juni 1935 om kommunalstyrelse i Stockholm.*

I 79 § förstnämnda lag finnes bestämmelse om underställning av vissa beslut, bl. a. beslut om avgifter å den allmänna rörelsen, till vilka avgifter även hamnavgifter äro att hänföra. Bestämmelsen är i hithörande delar så lydande: »För att vinna bindande kraft skola kommunalstämmas och kommunalfullmäktiges beslut underställas Konungens prövning och fastställelse, då de angå: — — — c) nya eller förhöjda avgifter å den allmänna rörelsen för begagnande av de platser, som anvisats åt densamma, eller de inrättningar, som äro gjorda till dess betjänande. — — — Beslut, som skall underställas Konungens prövning, skall insändas till länsstyrelsen, vilken det åligger att överlämna handlingarna, jämte eget yttrande, till Konungen.»

Motsvarande stadgande för Stockholm finnes i 63 § i ovannämnda lag den 15 juni 1935 och för övriga städer i 74 § i lagen om kommunalstyrelse i stad.

4. *Övriga författningar.*

Bestämmelser, som ha avseende å hamnarna i riket, finnas även i åtskilliga specialförfattningar, såsom stadsplanelagen den 29 maj 1931, Kungl. byggnadsstadgan den 20 november 1931 och Kungl. kungörelsen den 10 augusti 1928 angående statsbidrag till byggande, förbättring och underhåll av allmänna hamnar och farleder ävensom, beträffande frihamnarna, Kungl. frihamnsförordningen den 31 maj 1935, Kungl. frihamnsstadgan den 8 november 1935 och Kungl. kungörelsen sistnämnda dag angående reglemente för Stockholms, Göteborgs och Malmö frihamnar. Av dessa bestämmelser erbjuder endast stadsplanelagen intresse i nu förevarande sammanhang; i dennas 2 § föreskrives, att stadsplan skall utmärka och till gränserna angiva de för olika ändamål avsedda områden, vilka ingå i planen, såsom bl. a. »hamn- och andra särskilda trafikområden» samt »vattenområden».

II. Specialmotivering till författningsförslagen.

1. Om hamns gränser i vattnet.

Av det ovan anförda framgår, att begreppet hamn resp. allmän hamn förekommer bl. a. i vattenlagen och stadsplanelagen samt i ordningsstadgan för rikets städer, hamnordningsförfattningen och hamntaxeförordningen. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas, att någon definition på begreppen »hamn» och »allmän hamn» icke återfinnes i någon författning. Av hamnordningsförfattningens ordalag framgår emellertid, att i varje fall hamnarna i de större stapelstäderna äro att anse såsom »allmänna hamnar». Till innebörden av detta begrepp återkommer Kollegium nedan sid. 28.

Vad så angår frågan om innebörden av begreppet hamnområde enligt förenämnda författningar taga dessa var för sig sikte på olika förhållanden. I vattenlagen angives den rättsliga proceduren, då någon önskar inrätta, utvidga eller förbättra allmän hamn. Om ordet hamnområde förekommer i förevarande sammanhang, exempelvis i ett vattendomstolsutslag, åsyftas därmed allenast att närmare angiva det område, inom vilket de av domstolen givna förordnandena och tillämpliga bestämmelser i vattenlagen skola gälla. Finnes i fastställd stadsplan särskilt område betecknat såsom hamnområde, avses härmed endast att angiva den del av det stadsplanelagda området, för vilken skola gälla de särskilda stadsplaneföreskrifter, som betingas av denna dels karaktär av hamn. Verkningarna av hamnområdets bestämmande sträcka sig emellertid icke härutöver och öva således icke inflytande på hamntaxans eller hamnordningens tillämplighetsområde. Det förekommer också understundom, att hamnområdet enligt ett vattendomstolsutslag och enligt stadsplanen har olika omfattning.

I ordningsstadgan för rikets städer, hamnordningsförfattningen och hamntaxeförordningen talas endast om »hamn», men däri finnes icke utsagt vad som därmed skall förstås, utan lagstiftaren synes ha utgått från att hamnen i varje särskilt fall är till sin omfattning given. Icke heller eljest finnas några författningsbestämmelser angående hamnområde i betydelsen av det område, inom vilket hamntaxa och hamnordning skola gälla.

Detta förhållande innebär således, att ägare eller innehavare av hamn kan erhålla såväl Kungl. Maj:ts tillstånd att i hamnen uppbära avgifter av trafiken enligt särskild taxa som vederbörande länsstyrelses fastställelse å hamnordning, innefattande ordningsföreskrifter för hamnen, vilkas överträdande är belagt med bötesstraff, samt att denna medverkan från myndigheternas sida lämnas utan att myndigheten samtidigt fastställer, vad som

i de ifrågavarande avseendena skall förstås med hamnen eller lämnar anvisning rörande i vilken ordning och av vem en dylik gränsbestämning skall kunna erhållas. Olägenheterna av frånvaron av författningsbestämmelser härutinnan ha under årens lopp alltmåra framträtt, och småningom ha sedvane-rättsligt framväxt vissa regler, huru fastställelse av hamnområde i nu ifrågavarande avseenden skall kunna erhållas.

Jämväl i tidigare utredningar ha dessa förhållanden uppmärksamrats. Sålunda gjorde *kommerskollegiikommittén* och *departementalkommittén* i sitt gemensamma, den 5 juli 1913 dagtecknade betänkande angående handelsdepartementet ett längre uttalande i ämnet, ur vilket Kollegium, då däri ingår en redogörelse för praxis vid fastställelse av hamnområden, här vill referera följande (sid. 338 f.):

»Hamnområde fastställas av Kungl. Maj:t på finansdepartementets föredragning efter kommerskollegiets hörande. Med en stads hamnområde förstås enligt den tolkning, som vunnit Kungl. Maj:ts godkännande i samband med hamnområdets bestämmande, det utrymme, som fordras för att fartyg, vilka ankomma till eller avgå från staden, skola kunna där lossa och lasta samt erhålla tjänliga ankar- och förtöjningsplatser under vintertiden eller för reparationer, vadan hamnområde omfattar ej allenast ett visst vattenområde utan även vissa stränder eller hamnplatser, som kunna tjäna fartygen för nyss angivna ändamål. Fastställande av hamnområde måste anses närmast vara påkallat av behovet att för en hamnplats med livligare sjöfart ur allmän ordningssynpunkt äga möjlighet att öva inseeende över sjötrafiken å platsen och meddela sådana föreskrifter i avseeende å ordningen i hamnen, som finnas nödiga utöver bestämmelserna i ordningsstadgan för rikets städer eller eljest och vilka pläga innefattas i en allmän hamnordning. För såväl fastställande som ock tillämpning av sådan hamnordning måste anses utgöra en given förutsättning, att ett till sina gränser bestämt hamnområde finnes fastställt, inom vilket densamma äger giltighet. Detta områdes fastställande står icke i beroende av, huruvida hamnplatsen må hava redan erhållit eller samtidigt erhåller rätt att inom det avsedda området upptaga hamnavgifter eller icke. Förutsättningarna för medgivande av sistnämnda rätt, vilken provas enligt de i förordningen om taxor å hamnavgifter angivna grunder och i där utstakad ordning, äro av helt annan natur. Därvid kommer nämligen i främsta rummet i betraktande arten och omfattningen av de åtgärder, som av hamnägaren må vara vidtagna för tillgodoseende av trafiken vid den hamnanläggning, för vilken sådan rätt begäres, och huruvida några avsevärda uppoffringar för möjliggörande och underlättande av denna trafik där må hava gjorts. Något nödvändigt, på förhand givet samband mellan bestämmande av hamnområde och fastställande av taxa å hamnavgifter föreligger alltså icke, utan kan å ena sidan hamnområde bestämmas, ehuru anledning ej föreligger att medgiva upptagandet av hamnavgifter, samt å andra sidan taxa å hamnavgifter fastställas, fastän visst hamnområde för platsen icke bestämmes, om ock det i många fall må anses innebära fördelar, att sådant område finnes bestämt. Fastställandet av hamnområde övar inflytande på hamnavgiftsfrågan allenast i så måtto, att därigenom tydligare fastslås den rayon, inom vilken avgifter må uppbäras.»

Sedan kommittéerna härefter på anförda skäl förklarat sig anse, att hamnområdesärendena borde tillhöra Kollegii sjöfartsbyrå men beredas gemensamt med handelsbyrån, uttalade kommittéerna rörande ifrågavarande ärendens behandling jämväl av tull- och lotsförvaltningarna i huvudsak följande. Hittills hade i regel så förfarits, att kommerskollegiet, generaltullstyrelsen och lotsstyrelsen fått sig ålagt att gemensamt avgiva utlåtanden till Kungl. Maj:t i hamnområdesfrågor. Tillvägagångssättet härutinnan hade dock varit ganska växlande, och ej sällan hade ämbetsverken

haft att var för sig i utlåtanden till Kungl. Maj:t framhålla sina synpunkter. Vad generaltullstyrelsen såsom representant för tullväsendet anginge, bestode dess intresse i dylika frågor huvudsakligen i kravet, att hamnområdet erhöles sådan avpassning och begränsning i avseende på läge och utsträckning, att en effektiv tullbevakning av detsamma bleve möjliggjord och så långt omständigheterna medgäve underlättad. Genom ett sådant ordnande av saken kunde tullverkets kostnader för bevakningspersonalen väsentligt nedbringas. För tullförvaltningen innebure det därför avgjorda fördelar såväl i ekonomiskt hänseende som ur kontrollsynpunkt, att ett hamnområde erhöles den minsta möjliga utsträckning, som läte sig förena med trafikens krav på tillräckligt utrymme. För lotsväsendets vidkommande medförde fastställande av visst hamnområde för en hamnplats, att vederbörande hamnägare övertog ansvaret för att behövliga säkerhetsanstalter för sjöfarten inom området anordnades, dreves och underhölles. Kommerskollegiet såsom centralorgan för sjöfarten ålåg att bevaka sjötrafikens och sjöfartens krav överhuvud och hade alltså att anlägga mera allmänna synpunkter, vilka icke alltid sammanföles med de antydda specialintressena, utan snarare kunde anses stå över dem. Med hänsyn härtill borde enligt kommittéernas mening frågor om bestämmande av hamnområde väl bliva liksom hittills föremål för gemensam behandling av nämnda tre förvaltningsorgan, men den huvudsakliga handläggningen ävensom föredragningen i statsrådsberedningen borde åligga kommerskollegiet. Det syntes kommittéerna ur flera synpunkter önskvärt, att bestämmelser om hamnområdes fastställande bleve meddelade i en allmän författning, enär eljest ett fullt enhetligt förfarande svårigen kunde ernås. Såväl för hamnägare som trafikanter, vilka ofta hade viktiga intressen att bevaka vid dessa frågors avgörande, skulle det dessutom innebära en fördel att på förhand äga tillförlitlig kännedom vad de hade att iakttaga.

I sitt över ifrågavarande betänkande den 9 november 1917 avgivna utlåtande uttalade Kollegium icke någon erinran mot betänkandet i denna del.

Jämväl *sjöfartsavgiftssakkunniga* upptogo spörsmålet om hamnområde till behandling och föreslog i § 2 stycket 2 i sitt förslag till förordning angående hamntaxor, att fastställelse av hamntaxa skulle meddelas »allenast för hamn, varest särskilt hamnområde finnes vederbörligen bestämt, eller ock i samband med bestämmande av sådant hamnområde». Till motivering härav anförde de sakkunniga bl. a. följande (sid. 199).

Då tvekan kunde uppstå om, när ett fartyg kunde anses ha inlöpt i en hamn, hade de sakkunniga för vinnande av enhetlighet därvidlag velat i vad gällde avgiftsfrågan för sin del föreslå, att avgiftsplikten principiellt bestämdes till att omfatta alla fartyg inom det för hamnen fastställda hamnområdet. Härav följde, att sådant hamnområde borde vara bestämt, innan taxa å avgifter finge för den ifrågakommande hamnen fastställas, eller ock bestämmas i sammanhang med taxans fastställelse. Då för åtskilliga hamnar hamnområde icke för det dåvarande funnes bestämt, syntes det vara nödvändigt, att en viss övergångstid finge förflyta, innan nu avsedda föreskrift bringades i tillämpning. Eftersom behandlingen av fråga om hamnområdes fastställande i vissa fall kunde vara ganska omständlig, syntes denna övergångstid icke böra bestämmas kortare än fem år.

I intetdera av ovannämnda betänkanden framlades emellertid förslag till bestämmelser angående fastställande av hamnområde.

Hamnavgiftskommittén uttalade sig mot *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag angående hamnområde under följande motivering. En hamns område underginge som bekant ständigt förändringar med avseende på gränser m. m., varför stadgandena enligt gällande hamntaxeförordning i detta avseende ansåges bättre än de föreslagna.

De sakkunniga framhöllo också, att de lokala förhållandena kunde göra det oundgängligen nödvändigt med undantag från regeln, att avgifter icke finge uttagas annat än inom fastställt hamnområde, men föreslogo särskilda bestämmelser i varje dylikt fall. Hamnägare skulle sålunda för att få upptaga avgift utom hamnområde visa sig inom sådant område hava vidtagit mera väsentliga anstalter för sjöfartens tjänst, vilka anstalter av hamnägaren fortlöpande borde underhållas på nöjaktigt sätt. — Dylika områden kunde vara så belägna, att hamnen för trafiken på desamma toges i anspråk i högre grad än beträffande övrig trafik. Det syntes kommittén självklart, att vederbörande hamnar i sådana fall borde äga rätt att upptaga avgift utan prövning av frågan, varför fastställande av hamnområde syntes onödigt. Gällande hamntaxeförordnings bestämmelser anslöte sig därför enligt kommitténs mening smidigare efter de verkliga förhållandena än det nya förslaget mera tungrodda procedur. Såvitt kommittén kunnat utröna, hade den omständigheten, att hamn icke ägde fastställt hamnområde, icke varit förenad med några som helst olägenheter. Kommittén förutsatte, att i de hamnar, som ägde fastställt hamnområde, uttrycket »hamn» vore liktydigt med fastställt hamnområde.

För närvarande finnas i riket 223 hamnar med fastställd hamntaxa, men av dessa ha endast 71 fått sitt område fastställt av Kungl. Maj:t. De återstående 152 hamnarna hava således av statlig myndighet fastställd hamntaxa utan att taxans giltighetsområde blivit av myndighet vederbörligen bestämt.

Frågan om fastställelse av en hamns gränser har även, såsom redan påvisats, sin betydelse för den grupp ärenden, som avser fastställelse av ordningsföreskrifter för hamnarna eller hamnordningar.

Enligt 1874 års ovan återgivna författningsbestämmelser skall vederbörande K. B. tillse bl. a., att för varje större stapelstad finnes särskild hamnordning, innefattande de föreskrifter i avseende å ordningen i hamnen, som finnas nödiga utöver bestämmelserna i ordningsstadgan för rikets städer. En ytterligare föreskrift i förevarande hänseende fanns i 1880 års farledsförordnings 3 §, enligt vilken det tillkom vederbörande K.B. att bestämma, huru borde förfaras vid ordnande och begagnande av allmän farled, vartill, enligt uttryckligt stadgande i samma förordning, jämväl allmän hamn hänfördes. Numera gäller såsom förut nämnts enligt 5 kap. 12 § vattenlagen, att Konungen eller den myndighet, som av Konungen utses, äger förordna om reglemente m. fl. föreskrifter för allmän farled. På grundval av det uppdrag, som lämnats K.B. genom 1874 års författning, fastställas hamnordningar av K.B. och dylika ärenden komma därför icke annat än i undantagsfall — vid besvär — att handläggas av Kollegium eller Kungl. Maj:t.

Redan på ett tidigt stadium av det utredningsarbete, vars resultat nu framlägges, hade Kollegium — enär till Kollegii kännedom kommit, att i flera av de utav K.B. sålunda fastställda hamnordningarna förekommo bestämmelser rörande respektive hamns område, som icke voro grundade på något Kungl. Maj:ts förordnande — beslutit att i detta sammanhang göra en undersökning rörande dessa förhållanden och i sådan avsikt införskaffat för landets hamnar nu gällande hamnordningar. En bearbetning av det inkomna materialet har givit vid handen bl. a. följande. Bestämmelser om hamnom-

råde utan grund i något Kungl. Maj:ts beslut finnas i hamnordningarna för följande åtta hamnar, nämligen Halmstad, Landskrona, Malmö, Nyköping, Oxelösund, Trelleborg, Varberg och Öregrund. Av de 223 hamnar i riket, som ha hamntaxa fastställd, ha 67 vederbörligen fastställd hamnordning, 40 både hamnområde och hamnordning, 31 hamnområde men ej hamnordning samt 27 hamnordning men ej hamnområde. I fråga om dessa sistnämnda 27 hamnar rådde således motsvarande förhållande som ovan påvisats beträffande hamnar med fastställda hamntaxor men utan fastställda hamnområden.

På grund av vad sålunda anförts och på de skäl i övrigt, som sjöfartsavgiftssakkunniga framhållit, anser Kollegium, att hamnordning och hamntaxa såsom regel icke böra fastställas, förrän det område, inom vilket de skola gälla, blivit vederbörligen fastställt.

Detta förutsätter emellertid, att föreskrifter utfärdas jämväl rörande vad som erfordras för erhållande av dylik fastställelse. Bestämmelser härom synas lämpligen böra ha sin plats i hamnförordningen, och Kollegium föreslår, att såsom en första avdelning däri införas föreskrifter om hamns gränser i vattnet, i huvudsak innefattande kodifiering av gällande praxis. Det bör härvid uppmärksammas, att dylik fastställelse medför rättsverkningar icke blott beträffande hamntaxor och hamnordningar utan även i fråga om tull- och lotsväsendet m. m.

I det preliminära förslag till hamnförordning, som remitterades till hamnförbundet och redareföreningen, funnos dessa principer angivna, men något förslag till författningstext rörande fastställelse av hamnområde hade icke utarbetats. *Hamnförbundet* har i sitt häröver avgivna yttrande erinrat om hamnavgiftskommitténs tidigare uttalande men förklarar, att förbundet icke ville motsätta sig förslaget, under förutsättning dels att tillräckligt lång övergångstid medgäves för att hamnområden skulle kunna fastställas för alla hamnar, dels att möjlighet bereddes till dispens från föreskrifterna för sådana hamnar, där behov av hamnområdesgränser icke förelåge. *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på denna punkt.

De av hamnförbundet uttalade önskemålen ha i det nu framlagda förslaget vunnit beaktande på så sätt, att någon principbestämmelse, att hamntaxa ej må fastställas för hamn, vars gränser i vattnet ej blivit vederbörligen fastställda, icke upptagits. I stället har i 14 § tredje stycket intagits en föreskrift av innehåll att, därest dylik fastställelse av hamnområdet ej skett, Kollegium kan låta med taxeärendets prövning anstå, tills beslut om fastställelse av hamnområde föreligger. Detta innebär alltså, att Kollegium, där så prövas lämpligt, kan fastställa hamntaxa även utan att hamnområde blivit fixerat. Det har upplysts, att särskilt för hamnar belägna vid öppen kust svårighet skulle kunna uppstå att fastställa hamnområde, då genom fortgående utfyllningar landgränsen blir successivt utflyttad i vattnet. I dylika och därmed jämförliga fall torde det vara lämpligt, att kravet på att hamnområde skall vara fastställt fränfalles.

Kollegium vill i detta sammanhang nämna, att termen »hamnomsråde» hittills använts för att beteckna det område i vattnet, som skall anses höra till hamnen. Enär emellertid i vattenlagen och stadsplanlagen uttrycket hamnomsråde förekommer i en annan bemärkelse, finner Kollegium lämpligt att använda terminologien »hamns gränser i vattnet» för att beteckna det vattenomsråde, inom vilket hamnordning och hamntaxa skola äga tillämpning.

1 §.

I 1 § har fastslagits såsom förutsättning för erhållande av fastställelse av hamns gränser i vattnet, att hamnen skall vara allmän hamn, varmed Kollegium förstår, att hamnen skall vara öppen för allmän trafik och fylla ett allmänt samfärdselbehov. Förstberörda krav innebär bl. a., att hamninnehavaren skall vara skyldig mottaga den trafik, som söker sig till hamnen; fartyg får avvisas därifrån endast av utrymmesskäl eller på grund av karantäns- eller andra särskilda bestämmelser. Vidare föreskrives, att ansökan om fastställelse skall ingivas till länsstyrelsen i det län, där hamnen är belägen.

2—3 §§.

Här lämnas föreskrifter rörande vad som bör inbegripas i hamnens område i vattnet samt angående den utredning, som skall förebringas, ävensom rörande den formella behandlingen av ett anhängiggjort ärende, allt bestämmelser, som icke torde tarva några kommentarer.

2. Om hamnordning.

Såsom Kollegium redan framhållit, har en för hamnarna viktig grupp ärenden varit i stort sett undandragen Kollegii översyn, nämligen ärenden om fastställelse av hamnordningar. Den granskning, som Kollegium i förevarande sammanhang underkastat gällande hamnordningar, har visat att i åtskilliga av dessa influtit bestämmelser, bl. a. såsom ovan nämnts angående hamnomsråde, vilka icke kunna hänföras till ordningsföreskrifter och vilkas fastställelse i vissa fall inneburit ett överskridande av den fastställande myndighetens befogenhet. Kollegium har härav blivit övertygat om nödvändigheten av att dessa ordningar bli föremål för en genomgripande revidering samt erhållit den bestämda uppfattningen, att jämväl frågan om hamnordningar bör upptagas till prövning i samband med hamngränserna och hamntaxorna, så att därigenom må ernås en central handläggning även av dessa ärenden.

Enligt 5 kap. 12 och 13 §§ vattenlagen ankommer det, såsom redan nämnts, på Konungen eller myndighet, som av Konungen utses, att, om reglemente eller eljest särskilda föreskrifter angående allmän farleds (hamns)

begagnande eller underhåll m. m. erfordras, härom förordna, varjämte i slutbestämmelserna till nyssnämnda lag stadgas, att genom denna lag upphäves bl. a. »vad i övrigt finnes i lag eller särskild författning stridande mot bestämmelserna i denna lag». Jämföras dessa bestämmelser med hamnordningsförfattningen kan tvekan uppstå, huruvida den sistnämnda alltjämt är gällande. Med hänsyn emellertid till att där avses endast rena ordningsföreskrifter och då hamnordningsförfattningen knappast kan anses vara stridande mot bestämmelserna i vattenlagen, torde den fortfarande få anses vara i kraft, men med den begränsning, som må betingas av vattenlagens stadganden. Konflikter kunna dock uppstå — och ha också uppstått — rörande det inbördes kompetensförhållandet. Huru förhållandena kunna gestalta sig framgår av följande ärende.

I en av Överståthållarämbetet den 20 november 1925 utfärdad kungörelse hade framförandet med högre hastighet än 9 knop av fartyg genom Stora Essingesundet, beläget inom Stockholms jurisdiktionsområde men utanför Stockholms hamnområde, förbjudits vid vite. Efter stämning till polisdomstolen i Stockholm yrkade allmän åklagare ansvar å en fartygsbefälhavare för det han någon dag under 1935 framfört sitt fartyg genom förenämnda sund med högre hastighet än 9 knop. Sedan polisdomstolen fällt befälhavaren att utgiva det stadgade vitet, klagade denne i Svea hovrätt, som i utslag den 26 februari 1936 befriade honom från att utgiva det utdömda vitet, när ifrågavarande kungörelse innefattade särskild föreskrift angående allmän farleds begagnande samt meddelandet av dylik föreskrift jämlikt 5 kap. 12 § vattenlagen tillkomme Kungl. Maj:t eller myndighet, som av Kungl. Maj:t utsåges, men varken av Överståthållarämbetets kungörelse eller av handlingarna i övrigt framginge, att bemyndigande i sagda hänseende av Kungl. Maj:t lämnats Överståthållarämbetet samt Överståthållarämbetet vid sådant förhållande finge anses hava saknat befogenhet att meddela ifrågavarande förbud.

Synbarligen i anslutning till detta utslag ingick Överståthållarämbetet den 17 april 1936 till Kungl. Maj:t med hemställan, att enär av Överståthållarämbetet tidigare utfärdade föreskrifter angående begränsning av farten i vissa allmänna farleder i Stockholm i och med vattenlagens ikraftträdande upphört att gälla, Kungl. Maj:t, då föreskrifter om fartbegränsning i farleder inom staden alltjämt vore av behovet påkallade, ville med stöd av 5 kap. 12 § vattenlagen bemyndiga Överståthållarämbetet att, eventuellt efter samråd med Kommerskollegium och Lotsstyrelsen, meddela erforderliga bestämmelser i fråga om fartbegränsning i allmän farled inom staden samt att fastställa vite för överträdelse av de utav Överståthållarämbetet med stöd av dylikt bemyndigande givna föreskrifter. Genom brev den 29 maj 1936 fann Kungl. Maj:t, med stöd av 5 kap. 12 § vattenlagen, gott bemyndiga Överståthållarämbetet att tillsvidare, efter samråd med Kollegium och Lotsstyrelsen, meddela de föreskrifter om fartbegränsning i allmänna farleder inom Stockholms stads område, som av ämbetet ansåges erforderliga och varom de ifrågavarande ämbetsverken vore ense, samt att fastställa lämpligt

vite för överträdelse av i anledning härav utfärdade föreskrifter. Med stöd av detta bemyndigande har härefter Överståthållarämbetet i samråd med Kollegium och Lotsstyrelsen utfärdat nya bestämmelser om fartbegränsning även inom Stockholms hamnområde. Härav torde kunna dragas den slutsatsen, att fartbestämmelser inom hamnområde ansetts icke utgöra ordningsföreskrifter enligt 1874 års författning.

Det ankommer sålunda för närvarande på Kungl. Maj:t att fastställa vissa av de bestämmelser, som böra ingå i en hamnordning, under det att övriga bestämmelser fastställas av underordnad myndighet. En sådan ordning — med flera beslutande myndigheter i ett och samma ärende — anser Kollegium böra undvikas.

Med hänsyn till hamnordningsärendenas ur statlig synpunkt mindre betydelsefulla natur torde de i regel icke böra avgöras av Kungl. Maj:t. Spörsmålet synes Kollegium böra lösas på det sätt, att Kungl. Maj:t jämlikt 5 kap. 12 § vattenlagen delegerar beslutanderätten rörande hamnordningar. Beträffande förekomsten av dylik mera generell delegering får Kollegium erinra om Kungl. Maj:ts beslut den 6 december 1929, varigenom Kungl. Maj:t bemyndigade länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Östergötlands, Göteborgs och Bohus, Gävleborgs samt Västernorrlands län, varje länsstyrelse så vitt dess län anginge, att tillsvidare, sedan vederbörande trafikanter, befolkning och övriga intresserade lämnats tillfälle att yttra sig, i samråd med Kollegium och Lotsstyrelsen meddela de föreskrifter eller fastställa de villkor, som i avseende å upptagande, sträckning eller begagnande av isränna i allmän farled kunde anses erforderliga för tillgodoseende av vederbörande befolknings berättigade intresse av samfärdsel över isen.

Kollegium är såsom ovan framhållits av den uppfattningen, att hamnordningsärendena böra handläggas centralt för att i görligaste mån vinna överensstämmelse mellan de olika hamnordningarnas terminologi och bestämmelser överhuvud samt förhindra att i hamnordningarna inflyta bestämmelser, vilka rätteligen icke där ha sin plats. I det preliminära förslag till hamnförordning, som remitterades till hamnförbundet och till redareföreningen, hade Kollegium emellertid föreslagit, att fastställelse av hamnordningar fortfarande skulle meddelas av vederbörande länsstyrelse, dock i samråd med Kommerskollegium. Avsikten var därvid, att Kollegium skulle handhava den centrala övervakningen över ordningarnas innehåll. *Hamnförbundet* har icke yttrat sig över förslaget i denna del, varemot *redareföreningen* i sitt remissvar uttalat, att det borde vara Kungl. Maj:t, som fastställde hamnordningarna, varigenom faran för att lokala synpunkter komme att tillgodoses på bekostnad av viktiga allmänna intressen bleve undanröjd samt ett tillämpande av enhetliga principer i högre grad möjliggjordes.

Då Kollegium redan nu har att bereda alla ärenden om fastställelse av hamngränser i vattnet samt här nedan föreslår, att fastställelse av hamntaxor skall ankomma på Kollegium, vill Kollegium förorda, att jämväl hamnordningar skola fastställas av Kollegium. De av redareföreningen anförda synpunkterna kunna härvid vederbörligen tillgodoses.

4—5 §§.

I anslutning till vad sålunda anförts har Kollegium i förslaget intagit en särskild avdelning med bestämmelser rörande hamnordningar, innehållande i första hand att för allmän hamn, vars gränser i vattnet blivit vederbörligen fastställda, skall finnas fastställd hamnordning samt att hamnordning fastställas av Kommerskollegium, som äger föreskriva böter för överträdelse av densamma. Avfattningen av 4 § första stycket ger vid handen, att hinder ej föreligger att fastställa hamnordning oaktat hamnområdet ej fastställts. Emellertid bör givetvis såsom regel krävas att fastställelse i sistnämnda hänseende skett innan hamnordning blir fastställd.

Förslaget innehåller icke några detaljföreskrifter angående hamnordningarnas innehåll; utformningen härav överlåtes på vederbörande Ortsmyndigheter, men vederbörande länsstyrelse ålägges att tillse att förslag till hamnordning upprättas. Kollegium vill i detta sammanhang erinra om att enligt Kungl. kungörelsen den 4 juni 1937 (nr 332) bestämmelse om biträde av lots inom hamn icke må utan medgivande av Kungl. Maj:t intagas i hamnordning.

De sålunda föreslagna bestämmelserna förutsätta emellertid, att 1874 års hamnordningsförfattning upphäves. Då i § 20 ordningsstadgan för rikets städer bemyndigande lämnas vederbörande K.B. att fastställa speciella ordningsföreskrifter, synes i paragrafen böra införas ett tillägg att angående fastställelse av hamnordning gäller vad särskilt stadgats.

3. Om hamntaxa.

Rörande de kommunala hamnavgifternas rättsliga karaktär ha olika åsikter framförts. Sålunda har å ena sidan gjorts gällande, att rätten att upptaga hamnavgifter skulle utgöra ett utflöde av städernas beskattningsrätt, medan å andra sidan den meningen hävdats, att hamnavgifterna utgjorde vederlag för prestation. 1907 års hamntaxeförordning bygger på sistnämnda ståndpunkt, i det att enligt förordningens § 8 punkt 1 »hamnavgiften är avsedd att utgöra ersättning för begagnande av hamnen med därtill hörande kajer, bryggor och förtöjningsanstalter». Denna uppfattning accentueras ytterligare av att hamnarnas rörelsefrihet begränsats genom de ekonomiska bestämmelserna i förordningens senare paragrafer, vilkas innebörd i förevarande avseende kan sägas vara, att hamnavgifterna i stort sett icke må bestämmas högre än att det belopp, som uttages av trafiken, utgör skälig ersättning till hamninnehavaren för dennes prestation. Enligt den först angivna åsikten skulle städerna vara oförhindrade att taga hur höga avgifter som helst, under det att vederlagsprincipen förutsätter, att avgifterna ungefär motsvara kostnaderna för tillhandahållandet av prestationen.

Genom de återverkningar, som motorismens genombrott och järnvägarnas konkurrenspolitik medfört för hamnarna, har denna fråga icke längre samma praktiska betydelse som tidigare. Den förskjutning i fråga om transportsättet,

som sålunda uppstod till förmån för biltrafiken och järnvägarna, framtvingade en sådan nedpressning av fartygsfrakterna i inrikes sjöfart, att hamnavgifterna, från att tidigare ha utgjort en relativt obetydlig del av den totala fraktkostnaden, under åren före nu pågående krig kommo att vid frakt-kalkylerna spela en mycket stor, stundom till och med avgörande roll, då det gällde, huruvida en transport skulle kunna bibehållas åt sjöfarten eller om händertagas av annat kommunikationsmedel. För närvarande äro förhållandena av kända skäl annorlunda, och huru det kommer att gestalta sig efter det nu pågående kriget är givetvis mycket svårt att förutsäga. Säkert torde dock vara, att de landets hamnar, vilka äro och förbli beroende av dessa konkurrensförhållanden, även för framtiden måste såsom följd härav anpassa sin taxepolitik efter det faktiska läget och icke efter eventuella egna önskingar i ekonomiskt avseende. Med andra ord, även om hamnavgifterna skulle vara av skattenatur och rätten att upptaga dem ingå i städernas privilegier, lär ett utövande av detta privilegium endast efter stadens eget skön svårigen låta sig förena med en sund hamnpolitik, liksom å andra sidan den rätt till reglerande ingripande i fråga om hamnavgifternas storlek, som hamntaxeförordningen lagt i Kungl. Maj:ts hand, icke längre är av samma betydelse som tidigare, enär detta reglerande till största delen ombesörjes av konkurrensen — konkurrensen transportmedlen emellan och konkurrensen hamnarna emellan. Det sagda gäller i första hand i fråga om de mera betydande hamnarna.

Utvecklingen har således medfört, att frågan om hamnavgifternas rättsliga karaktär numera kan anses äga huvudsakligen teoretiskt intresse. Såsom en följd härav skulle kunna sättas i fråga att i en blivande hamnförordning något lätta på den hamnarna nu åvilande bundenheten i ekonomiskt hänseende. Med hänsyn emellertid bl. a. till att statsmakternas övervakning hittills enligt Kollegii åsikt varit till nytta, har Kollegium ansett, att nu gällande bestämmelser i dessa avseenden alltjämt böra i huvudsak bibehållas, och det så mycket mera som det knappast numera torde vara något mera allmänt önskemål bland hamnförvaltningarna att vinna någon ändring härvidlag.

I det preliminära förslaget till hamnförordning hade Kollegium i huvudsak följt samma uppställning som i gällande hamntaxeförordning. Därefter har Kollegium emellertid underkastat förslaget en överarbetning, innefattande en genomgripande omgruppering av paragraferna i det avsnitt, som behandlar hamntaxorna.

6 §.

I denna paragraf har intagits det principiella stadgandet om hamnavgiftens karaktär av vederlag för viss prestation, nämligen för begagnande av hamnen.

Vidare föreslås, att beslutanderätten i fråga om fastställandet av hamntaxa skall överflyttas från Kungl. Maj:t till Kollegium.

Enligt gällande förordning är gången av ett taxeärende i korthet följande. Sedan förslag till taxa upprättats och godkänts av hamnens innehavare (för

kommunala hamnar av stadsfullmäktige resp. kommunalfullmäktige), skall yttrande över förslaget avgivas av magistrat eller stadsstyrelse resp. för lanthamn, som ej tillhör kommun, av kommunalfullmäktige. Ärendet översändes därefter till länsstyrelsen, som, efter granskning och sedan trafikanterna lämnats tillfälle att yttra sig, vidarebefordrar detsamma jämte eget yttrande till Kollegium. Kollegium åligger att övervaka, att ärendet är i fullständigt skick, samt att därefter med eget yttrande överlämna detsamma till Kungl. Maj:t, som meddelar beslut i ärendet.

Detta system har i praktiken utvecklat sig så, att Kollegium blivit den centrala övervaknings- och granskningsmyndigheten i fråga om landets hamntaxor. Kollegium plägar sålunda påminna vederbörande om när taxeförslag skola upprättas, införskaffa erforderlig komplettering, vaka över att hamntaxeförordningens ekonomiska bestämmelser efterlevas samt tillse icke blott att taxorna i görligaste mån äro klart och tydligt avfattade utan även, genom jämförande granskning med andra hamntaxor, att enhetlighet i lämplig utsträckning ernås. Genom detta arbete har Kollegium under årens lopp förvärvat en ingående kännedom och erfarenhet i fråga om landets hamntaxeväsen.

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 3), att fastställelse av hamntaxor skulle uppdelas mellan Kungl. Maj:t och Kollegium på det sätt, att Kungl. Maj:t skulle fastställa taxor för sådana hamnar, vilkas årliga fartygstrafik, uttryckt i fartygens dräktighet, under de närmaste tre åren före det, då ansökning om fastställelse gjordes, uppgått till i medeltal 300 000 ton, ävensom beträffande hamn, för vilken hamntaxa icke förut funnits fastställd. I fråga om övriga hamnar skulle taxa fastställas av Kollegium.

Hamnavgiftskommittén yttrade beträffande förslaget i denna del endast, att formuleringen av bestämmelsen krävde visst förtydligande i fråga om tontalsgränsen.

Beträffande hamnavgifternas rättsliga karaktär vill Kollegium framhålla, att desamma i en kommunal hamn utgöra sådan avgift å den allmänna rörelsen, som avses i ovan återgivna stadganden i kommunallagarna, i följd varav beslut om nya eller förhöjda hamnavgifter för att vinna bindande kraft skola underställas Kungl. Maj:ts prövning och fastställelse. Enär hamntaxa alltid fastställles att gälla tillsvidare under viss begränsad tid och således vid denna tids utlöpande upphör att gälla, måste, enligt Kollegii åsikt, om hamninnehavaren önskar uppbära avgifter efter den sålunda bestämda giltighetsperiodens utgång, framställning om fastställelse av ny hamntaxa göras och det även om det är avsett, att oförändrade eller rent av lägre avgifter skola utgå enligt den nya taxan.

Att fastställelse av hamnavgifter skall meddelas av Kungl. Maj:t är således fastslaget *dels* i kommunallagarna, stiftade av Kungl. Maj:t och riksdagen, och *dels* i hamntaxeförordningen, utfärdad av Kungl. Maj:t.

Den av sjöfartsavgiftssakkunniga upptagna frågan om överlåtande å annan myndighet av Kungl. Maj:ts beslutanderätt beträffande hamntaxor är av-

hängig av spörsmålet om delegering av Kungl. Maj:ts beslutanderätt överhuvudtaget. Ämnet var föremål för utredning av såväl de s. k. departementalkommitterade som landshövdingen Axel Schotte i dennes den 27 februari 1917 dagtecknade utredning angående statsdepartementens verksamhetsområden och arbetsformer m. m. I sin nämnda utredning uttalade Schotte bl. a. följande (sid. 29 f.):

Om en författning vore tillkommen under medverkan av riksdag, kunde en fråga, som däri angåves såsom förbehållen Kungl. Maj:ts avgörande, icke decentraliseras eller delegeras på annan, så länge författningen gällde oförändrad i denna del. Vore det däremot fråga om författningar, som tillhörde Kungl. Maj:ts ekonomiska och administrativa lagstiftningsmakt, eller om av Kungl. Maj:t utfärdade instruktioner eller andra bestämmelser, som åläge regeringsmaktens högste utöware, då måste Kungl. Maj:t anses obunden, att när och hur som helst genom vidtagande av förändringar i dylika författningar och beslut decentralisera ett förutvarande regeringsärende till underordnad myndighet samt eljest delegera dess avgörande på annan.

Enligt detta uttalande skulle Kungl. Maj:t kunna delegera sin beslutanderätt rörande fastställelse av hamntaxor allenast beträffande sådana taxor, i fråga om vilka kommunallagarnas bestämmelser om underställning icke äro tillämpliga: med andra ord, hamntaxor för kommun tillhöriga hamnar måste, såvida ej lagändring sker, alltjämt fastställas av Kungl. Maj:t, under det att i fråga om övriga hamnars taxor Kungl. Maj:t skulle vara oförhindrad överflytta sin beslutanderätt.

Emellertid har Kungl. Maj:t redan i viss utsträckning delegerat denna sin beslutanderätt i fråga om hamntaxor. Sedan Kungl. Maj:t den 25 juli 1924 anbefallt Kollegium att i samråd med Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen verkställa av riksdagen begärd utredning i syfte bl. a. att för nyanlagda hamnar möjliggöra fastställandet av provisoriska hamntaxor, avsedda att tillämpas från den tidpunkt, då trafik i hamnen kunde påbörjas, och Kollegium den 25 september 1924 avgivit förslag i ämnet, bemyndigade Kungl. Maj:t den 13 februari 1925 Kollegium att, utan hinder av bestämmelserna i hamntaxeförordningen, fastställa, efter förslag av vederbörande hamnägare och efter hörande av vederbörande länsstyrelse samt med stöd av den utredning, Kollegium kunde finna i övrigt erforderlig, provisorisk taxa å hamnavgifter vid sådan statens fiskehamn eller annan hamn, som vore färdig att öppnas för trafik, utan att taxa å hamnavgifter blivit i den uti nyssnämnda författning stadgade ordning fastställd, med rätt för Kollegium att i mån av förekommande omständigheter upphäva giltigheten av sådan provisorisk taxa. Fastställelse av provisoriska hamntaxor jämlikt detta bemyndigande har emellertid endast förekommit i ett fåtal fall.

Konstitutionellt hinder synes alltså icke möta mot en delegering av Kungl. Maj:ts rätt att fastställa hamntaxor, under förutsättning, beträffande kommunala hamnar, att erforderlig ändring vidtages beträffande stadgandena i 79 § i lagen om kommunalstyrelse på landet, 74 § i lagen om kommunalstyrelse i stad samt 63 § i lagen om kommunalstyrelse i Stockholm.

Det återstår därefter att undersöka, om en dylik delegering är önskvärd ur praktisk synpunkt.

Beträffande frågan om decentralisation av ärenden från Kungl. Maj:t i statsrådet uttalade departementalkommitterade (Betänkande Del I sid. 254 f.) bl. a. följande.

Ett avsevärt antal av dessa ärenden vore av synnerligen obetydlig, delvis rent bagatellartad natur. De mindre viktiga regeringsärendena, som utan olägenhet kunde avkläddas denna sin natur, borde — kommitterade hänförde sig härvid särskilt till ett uttalande av 1872 års konstitutionsutskott — decentraliseras från Kungl. Maj:t till avgörande av vederbörande ortsmyndighet eller åtminstone av de centrala verken. En dylik lösning skulle innebära en naturlig utveckling av ett för vårt statsliv karaktäristiskt drag: den vidsträckta beslutanderätt, som av ålder tillkommit de underordnade förvaltningsorganen. Utöver det huvudsakliga syftet, lättandet av statsrådets arbetsbörda, skulle därmed vinnas ett annat, nämligen en stundom avsevärd inskränkning av den för ärendenas avgörande erforderliga tiden. Slutligen kunde i de fall, där utan tvingande skäl olika grad av befogenhet tillerkänts de olika verken i fråga om i övrigt likartade ärendens avgörande, en välbehövlig utjämning av verkens kompetens äga rum. Den huvudgrundsats, som vid decentralisationens genomförande borde uppställas, kunde angivas så, att intet ärende borde handläggas i högre instans än dess natur eller andra omständigheter krävde.

Om de synpunkter som härvid äro att beakta ha departementalkommitterade i huvudsak anfört följande:

»Ärenden, vilka för sitt avgörande ej förutsätta någon diskretionär prövning utan endast tillämpning av otvetydiga författningsbestämmelser, synas i främsta rummet ägnade att överflyttas till underordnad myndighets handläggning. Av övriga ärenden synas sådana närmast böra komma i betraktande, för vilkas avgörande endast rena facksynpunkter, men ej allmänt administrativa eller politiska sådana böra anläggas. Avser ett ärende disposition eller fördelning av penningmedel, är naturligen de ifrågakommande beloppens storlek av betydelse. Samma roll spelar, då egendoms försäljning är i fråga, densammas värde.

Emellertid torde ett ärendes beskaffenhet i och för sig ej alltid böra tillerkännas utslagsgivande betydelse i fråga om lämpligaste sättet för detsammas handläggning. Å ena sidan torde för en förändring härutinnan böra fordras, att ärendet i fråga ej förekommer alltför sporadiskt, utan att en viss grad av regelbundenhet eller frekvens kan påräknas. Å andra sidan kunna fall tänkas, då hänsynstagandet till något offentligt eller enskilt intresse skulle kräva ett bibehållande av nu gällande ordning för ett ärendes avgörande.»

Detta uttalande äger enligt Kollegii åsikt allttjämt giltighet och är i särskild grad tillämpligt på här avhandlade ärenden. En stor del av hamntaxeärendena — de som avse småhamnarna — äro nämligen ur statlig synpunkt av så ringa betydelse, att de måste betraktas såsom rena bagatellärenden; men det oaktat äro de ofta på grund av mångfalden av de i taxorna ingående bestämmelserna och varutariffernas omfång av tidsödande art. Det måste därför anses vara ett slöseri med tid och arbetskraft, att ärenden om fastställelse av hamntaxa för småhamnarna skola handläggas, förutom av lokala förvaltningsmyndigheter, av såväl Kollegium som Kungl. Maj:t. Dessa ärenden böra således i första hand avbördas Kungl. Maj:t; en åsikt, som även står i överensstämmelse med sjöfartssavgiftssakkunnigas förslag.

Emellertid synas hamntaxeärendena överhuvud taget vara av den art, att en decentralisering är att förordas. Vid avgörandet av ett hamntaxeärende, vare sig det gäller en storhamn eller en mindre hamninrättning, anläggas icke

några allmänt administrativa eller ännu mindre några politiska synpunkter, och därjämte äro dessa ärenden regelbundet återkommande. Vidare skulle en delegering av dessa ärenden medföra en avsevärd, av hamnarna eftersträ-
vad tidsbesparing samt slutligen innebära en ej oväsentlig avlastning av vederbörande departements arbetsbörda.

För hamnarna står den möjligheten öppen att, i händelse av missnöje med Kollegii beslut, klaga hos Kungl. Maj:t. Beträffande denna klagomöjlighet framhåller Schotte (sid. 41), att de fall, då Kungl. Maj:t på detta sätt får be-
fattning med ett ärende, givetvis vore få, i jämförelse med vad förhållandet vore, om avgörandet i första hand ankomme på Kungl. Maj:t, samt att just den omständigheten, att besvärsrätt förelåge, medförde, att flera ärendesgrup-
per kunde föreslås till decentralisation än som eljest bort ifrågasättas. Det kan tilläggas, att, i händelse av besvär över Kollegii beslut i ett hamntaxe-
ärende, Kungl. Maj:t i regel icke lärer behöva underkasta hela taxeärendet
prövning utan endast någon eller några punkter, vari vederbörande hamn
önskar ändring.

Kollegium hade därför redan i det preliminära förslaget till hamnförord-
ning upptagit ett stadgande av innebörd, att hamntaxa fastställas av Kom-
merskollegium.

Hamnförbundet har i sitt yttrande över förslaget förklarat sig icke hava
något att erinra emot den ifrågasatta bestämmelsen. *Redareföreningen* har
icke uttalat sig på denna punkt.

Kollegium har, såsom redan nämnts, i nu föreliggande slutliga förslag
upptagit enahanda föreskrift.

Bestämmelsen förutsätter emellertid, såsom redan framhållits, viss ändring
i kommunallagarna.

7 §.

I förslagets 7 § har intagits det principiellt viktiga stadgandet om grun-
derna för maximeringen av hamnavgifterna.

Sjöfartsavgiftssakkunniga upptogo i § 17 i sitt förslag en bestämmelse, att
hamntaxa icke finge bestämmas högre än att den beräknades medföra en
uppbörd av hamnavgifter för år, motsvarande högst beloppet av de för ham-
nens drift och underhåll samt skälig ränta och lämplig amortering å an-
läggningskapitalet beräknade kostnaderna, ökat i förekommande fall med
10 % för avsättning till en hamnens reservfond.

Förslaget motiverades av sjöfartsavgiftssakkunniga med att hamnavgif-
ter icke borde utgå annat än som vederlag för prestation från det allmännas
sida och att den sammanlagda årliga avgiftsuppbörden i en viss hamn prin-
cipiellt således icke borde få beräknas större än summan av skälig ränta
och lämplig amortering å anläggningskapitalet samt skäliga drifts- och un-
derhållskostnader för den ifrågakommande hamnens sjöfartsanstalter (sid.
92). I första hand vore, framhöllo de sakkunniga, en dylik maximigräns för
avgiftsbelastningen betingad därav, att hamnrörelsen icke av hamnens ägare
borde få utnyttjas i förvärvssyfte.

Hamnavgiftskommittén uttalade beträffande sjöfartsavgiftssakkunnigas ifrågavarande förslag, att uttrycken »de för hamnens drift och underhåll etc. beräknade kostnaderna» syntes kräva ett förtydligande. Kommittén förutsatte, att dessa uttryck även täckte sådana kostnader för nyanskaffning och förbättring, som på grund av art och omfattning borde hänföras till drifts- och underhållskostnader.

Kollegium intog redan i sitt preliminära förslag till hamnförordning en bestämmelse motsvarande den av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna.

Hamnförbundet har icke gjort något uttalande härom. *Redareföreningen* har däremot anfört följande.

I förslaget föreskrevs, att hamntaxan icke finge bestämmas högre än att den beräknades medföra en uppbörd av hamnavgifterna för år, motsvarande högst beloppet av de för hamnens drift och underhåll samt skälig ränta och lämplig amortering å anläggningskapitalet beräknade kostnaderna, ökat i förekommande fall med 10 % för avsättning till sådan reservfond, varom närmare i förslaget föreskrevs. Denna bestämmelse saknade motsvarighet i nu gällande författning och det vore att förmoda, att densamma, därest förslaget genomfördes, komme att verka därhän, att hamnavgifterna bestämdes så, att nämnda översta gräns uppnåddes. En dylik grund för avgifternas fastställande kunde emellertid icke vara riktig. Vid bestämmande av avgift för de fartyg, vilka besökte en hamn, borde man nämligen icke uteslutande taga hänsyn till, att kostnaderna för hamnens anläggande bleve täckta samt att en skälig ränta erhöles dessutom. Hänsyn måste även tagas till den stora betydelse, som hamnarna, särskilt de större, hade, icke blott för vederbörande samhälle utan jämväl för landet i dess helhet. Det måste vara välbetänt, att hamnavgifterna så avvägs, att hamnen bleve populär bland trafikanterna. Därjämte syntes böra beaktas, att trafiken på hamnarna tillförde ett samhälle inkomster och beredde arbetstillfällen direkt och indirekt i så stor utsträckning, att hamnavgifterna icke hade den betydelse, som man vid ett ytligt betraktande vore benägen att föreställa sig. Då det såsom motiv mot en sänkning av hamnavgifterna åberopades budgetära hänsyn, torde dessa förhållanden böra beaktas. Med hänsyn till den allmänna nytta, som en hamn beredde vederbörande samhälle, måste det vara motiverat att detta finge vidkännas en större del av kostnaderna för hamnen än vad som för närvarande i de flesta fall torde vara förhållandet. De direkta avgifterna å trafikanterna syntes kunna reduceras, i synnerhet som därigenom en ökad trafik kunde förväntas, av vilket vederbörande samhälle i sin helhet droge nytta. Även om konkurrensen hamnarna emellan utgjorde en viss säkerhetsventil mot allt för höga hamnavgifter, ville föreningen ifrågasätta, huruvida en föreskrift, som den i denna paragraf föreslagna, borde ingå i författningen.

I anledning av vad redareföreningen anfört vill Kollegium framhålla, att i den förevarande bestämmelsen endast anges maximigränsen för hamnavgifterna och att det icke synes vara att befara, att en dylik bestämmelse, vilken, bortsett från föreskriften om avsättning till reservfond, ansluter sig till gällande praxis, skulle bli till förfång för trafiken. Såsom redareföreningen påpekat är det för de kommunala hamnarnas del även ett kommunalt intresse att trafiken på hamnarna utvecklas och att sålunda hamnavgifterna avvägas med hänsyn till konkurrensförhållandena, så att en sådan utveckling främjas. Förefintligheten av en bestämmelse om en maximigräns för hamnavgifterna torde icke kunna förväntas minska kommunernas intresse

av hamnavgifternas anpassning efter de i varje särskilt fall rådande förhållandena, även om kommunala bidrag till hamnrörelsen härigenom skulle bli erforderliga. Kollegium har därför ansett sig böra i sak vidhålla sitt ifrågavarande förslag. Däremot har bestämmelsen i formellt hänseende i det nu föreliggande slutliga förslaget erhållit en ändrad avfattning, varjämte den i det preliminära förslaget i samband med de närmare bestämmelserna om reservfonden intagna föreskriften om maximigränsen för reservfond överflyttats till förevarande paragraf.

8 §.

Förslagets 8 § motsvaras av § 8 punkt 1 i gällande förordning och innehåller regeln, att hamnavgift må utgå allenast för fartyg och varor.

Hamnförbundet har på denna punkt i huvudsak uttalat följande.

Förbundet hölle före, att de här föreslagna bestämmelserna vore alltför stela och bunde den tillämpande myndigheten alltför strängt. De borde därför avfattas så, att Kollegium gäves möjlighet att, då särskilda förhållanden motiverade det, göra viss avvikelse från vad eljest i allmänhet gällde. Förbundet ville erinra om att det enligt förslaget icke vore möjligt att uttaga exempelvis passageraravgift, som nu faktiskt utginge i viss hamn och vars införande även annorstädes måhända kunde visas vara fullt berättigat. Under hänvisning till att förslaget icke medgäve upptagande av avgift för fartyg, som låge på redden, och icke heller avgifternas uppdelning i tonnage- och lastavgift, har hamnförbundet slutligen uttalat, att det syntes förbundet onödigt och förenat med väl stor omgång, att Kollegium skulle vara nödsakat att hos Kungl. Maj:t anhålla om dispens i alla fall liknande de av förbundet nämnda.

Redareföreningen har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Kollegium kan för sin del icke dela hamnförbundets uppfattning, att förevarande bestämmelse borde ges en mera allmän avfattning och bl. a. innefatta bemyndigande för den ordinarie taxefastställande myndigheten att dispensera från de principer i förevarande hänseende, vilka kommit till uttryck i författningen. Något allmänt jämningsmedgivande bör fördensskull enligt Kollegii uppfattning icke inrymmas i förordningen; skulle i något enstaka fall avsteg från denna princip påkallas, bör det ankomma på Kungl. Maj:t att härom fatta beslut.

Då i paragrafens första stycke fastslås att hamnavgift endast må utgå för fartyg och varor, innebär detta, att hamnavgift icke får uppbäras för *passagerare*. *Sjöfartsavgiftssakkunniga* upptogo spørgsmålet om passageraravgift till behandling (sid. 154), men funno sig icke böra föreslå införande av någon sådan avgift. Kollegium har icke heller ansett sig böra föreslå någon bestämmelse om upptagande av hamnavgift för passagerare.

Beträffande avgifterna för fartyg innehåller förslaget att avgiften utgår för fartyg, som anlöper, passerar eller eljest uppehåller sig i hamnen. Bestämmelsen ansluter sig i sak till nu gällande föreskrifter.

Härjämte får Kollegium delvis i anslutning till hamnförbundets här ovan återgivna yttrande ytterligare föreslå ett tillägg till förevarande paragraf. *Sjöfartsavgiftssakkunniga* föreslogo (§ 2), att hamnavgift skulle, därest särskilda

omständigheter så krävde, kunna utgå även för fartyg och varor utom fastställt hamnområde. Kollegium finner skäl tala för att en motsvarande bestämmelse införes i förevarande författning. Dels kunna förhållandena i och för sig motivera upptagande av en dylik avgift, dels kan förefintligheten av här ifrågasatt bestämmelse verka avsevärt förenklande, då fråga uppkommer om bestämmande av hamns gränser i vattnet, i det att därigenom eljest onödigt utvidgning av området kan undvikas och komplikationer över huvud förebyggas. Det ligger i sakens natur, att en dylik bestämmelse bör tillämpas ytterst restriktivt. Kollegium föreslår alltså såsom ett andra stycke till 8 § följande bestämmelse:

»Därest särskilda skäl därtill äro, må hamnavgift utgå jämväl vid kaj eller brygga utanför hamnens gränser.»

Ehuru hamnavgift i dylikt fall närmast torde ifrågakomma vid kaj eller brygga, som äges eller disponeras av hamninnehavaren, bör dock upptagande av hamnavgift kunna på grund av särskilda förhållanden vara motiverad även vid annan kaj eller brygga, exempelvis om hamninnehavaren fått vidkännas kostnader för muddring e. d.

I hamntaxeförordningens § 8 punkt 1 föreskrives ytterligare, att hamnavgift skall utgå både vid fartygets ankomst till hamnen och avgång därifrån. Denna bestämmelse har intagits i förslaget 9 §, punkt 1.

9 §.

Denna paragraf innehåller i nio punkter de närmare grunder, efter vilka fartygsavgifterna skola utgå, och har i gällande hamntaxeförordning sin motsvarighet huvudsakligen i § 8 punkterna 2—9.

Punkt 1.

Bestämmelserna under denna punkt motsvaras av hamntaxeförordningens § 8 punkt 2 samt såsom redan nämnts viss del av punkt 1.

För närvarande indelas fartygen i avgiftshänseende i två grupper: fartyg om 10 tons nettodräktighet eller därutöver, för vilka avgiften utgår efter nettodräktigheten, och mindre fartyg, för vilka avgiften utgår efter stycketal.

I detta sammanhang vill Kollegium beröra den förut omförmälda, genom hamnförbundet till Kollegium överlämnade skrivelsen från Hudiksvalls hamnstyrelse. Styrelsen har däri — under hänvisning till att ett fartyg genom på visst sätt verkställd ombyggnad kan få sin faktiska lastförmåga ökad utan att dess avgiftspliktiga nettodräktighet ökas i motsvarande grad och att i vissa fall till och med minskning inträtt — hemställt, att förbundet måtte söka åstadkomma sådan ändring i nu gällande bestämmelser vid beräkning av fartygens avgiftspliktiga dräktighet, att hamnarnas intressen i görligaste mån bleve tillgodosedda. I en häröver avgiven promemoria har skeppsmätningsoverkontrollören uttalat bl. a., att det med nuvarande skeppsmätningssystem icke vore möjligt att säkerställa hamnarna för den ovisshet i deras kalkyler, som uppstode genom dylika ombyggnader.

Enligt Kollegii uppfattning kan vad Hudiksvalls hamnstyrelse här anfört icke fränkännas ett visst berättigande. Emellertid äro de påtalade förhållandena, såsom skeppsmättningsöverkontrollören framhållit, beroende på gällande skeppsmättningsregler. Då denna fråga faller helt utanför Kollegii uppdrag, har Kollegium ansett förevarande framställning icke böra upptagas till närmare prövning i detta sammanhang.

I sitt preliminära förslag hade Kollegium, som jämlikt direktiven för denna utredning icke upptagit *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag om fartygsavgiftens uppdelning i tonnageavgift och lastavgift, bibehållit bestämmelsen i hamntaxeförordningen, att hamnavgiften för fartyg om minst 10 tons nettodräktighet skall utgå efter nettodräktigheten. Häremot har *redareföreningen* uttalat, att ett sådant beräkningssätt icke kunde anses rättvisligen avvägt och i åtskilliga fall vore betungande för fartygen. Föreningen har hemställt om införande i författningen av en bestämmelse, som vore ägnad att avlägsna olägenheterna av den nuvarande beräkningsgrunden.

Hamnförbundet har icke gjort något uttalande på denna punkt utöver vad ovan under 8 § återgivits.

Kollegium har icke funnit vad sålunda anförts föranleda ett ändrat ståndpunktstagande till frågan.

Punkt 1 har i jämförelse med hamntaxeförordningen kompletterats med en bestämmelse, att vid avgiftsberäkning uppkommande brutet tal av öre icke skall räknas.

Punkt 2.

Denna punkt innehåller bestämmelser angående de fartyg, som skola vara befriade från hamnavgift, samt motsvaras av punkt 9 under § 8 i gällande hamntaxeförordning.

a)

Här återfinnes — med viss redaktionell ändring — nu gällande, i *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag (§ 10) bibehållna och av *hamnavgiftskommittén*, *hamnförbundet* och *redareföreningen* utan erinran lämnade bestämmelse om avgiftsbefrielse för fartyg om högst tre tons nettodräktighet.

b)

Gällande förordning stadgar avgiftsbefrielse för »fartyg, som tillhör kronan eller främmande nations örlogsflotta».

Sjöfartsavgiftssakkunniga (§ 10) föreslogo, att avgiftsbefrielsen skulle omfatta: »örlogsfartyg ävensom annat svenska staten eller främmande stat tillhörigt eller i svenska statens eller främmande stats tjänst använt fartyg, som icke nyttjas till fortskaffande mot avgift av gods eller resande eller eljest i statens affärsdrivande verksamhet». *Hamnavgiftskommittén* uttalade sig icke på denna punkt.

Bestämmelsen i fråga har därefter i flertalet hamntaxor erhållit den av *sjöfartsavgiftssakkunniga* föreslagna formuleringen, men liksom fallet varit beträffande den tidigare formuleringen har även stadgandet i denna form medfört tolkningssvårigheter.

I sin skrivelse till Kollegium den 15 februari 1936 har *hamnförbundet* hemställt bl. a., att Kollegium måtte taga under omprövning bestämmelserna i hamntaxeförordningen rörande befrielse från erläggandet av hamnavgift för kronans fartyg och varor samt i förslaget till ny förordning giva dessa bestämmelser en tydlig formulering. Sålunda hade tvist rörande tolkning av hamntaxorna uppstått i samband med Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens gatstensleveranser till statliga eller med statsbidrag bedrivna vägarbeten ävensom till statens fiskehamnar. Till utveckling av detta spörsmål har hamnförbundet anfört följande:

»Mot den tolkning av ifrågavarande bestämmelser, som synts vederbörande hamnstyrelse och förbundet vara den riktiga, har i ett fall, avseende Ronneby hamn, Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen anmält avvikande mening.

I sistnämnda fall gäller frågan gatsten, skeppad med fartyg, förhyrt för Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsens hamnarbeten i Ängelholm. Befälhavaren utfår i detta fall frakt för det transporterade godset för varje resa i likhet med vad förhållandet är med andra fartyg. Hamnen har debiterat hamnavgift för fartyg, något som förbundet finner vara principiellt riktigt men som däremot Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen ansett vara felaktigt. Förbundet har även hållit före, att hamnavgift för varor jämväl borde utgå för stenen. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har anfört, att ifrågavarande sten erhålles gratis från statens förråd, att den avsetts för statens fiskehamnar och att stensättningsarbetena tillkommit för arbetslöshetens lindrande och under inga omständigheter kunna hänföras till industriell verksamhet. Häremot har gjorts gällande, att staten vid stentransporterna icke uppträder som utövare av statlig överhöghet utan såsom utövande av med affärsdrivande industriell verksamhet jämförlig rörelse. Arbetena i statens fiskehamnar hava icke direkt tillkommit för att minska arbetslösheten och den omständigheten, att staten på grund av att den äger såväl stenen som fiskehamnarna icke kan taga betalt för stenen, synes icke utgöra tillräckligt skäl för att icke stenleveranserna skola betraktas såsom med industriell verksamhet jämförlig rörelse. Om icke ifrågavarande verksamhet är av den art, som förordningen karakteriserar på nämnt sätt, synas dess bestämmelser över huvud taget icke kunna komma att tillämpas.

Det synes förbundet vara av stor betydelse, att nämnda principfråga löses samt att bestämmelserna i ämnet uti hamntaxeförordningen erhålla en tydlig formulering. De nuvarande bestämmelserna äro oklara, och jämväl det av sjöfartssavgiftssakkunniga framlagda förslaget synes lämna rum för olika tolkningar.»

Enligt Kollegii åsikt bör staten — liksom den ej utan erläggande av sedvanlig frakt kan förfoga över enskilda transportmedel — icke kunna utan gottgörelse begagna sig av hamnarnas anläggningar för här ifrågavarande transporter. Befrielse från den statliga fyr- och båkavgiften äger icke heller rum för fartyg, som verkställa dylika transporter. Då det givetvis är önskvärt, att hamnförordningen i görligaste mån så formuleras, att tolkningstvister undvikas, och Kollegium har sig bekant, att även i andra fall motsvarande tolkningssvårigheter uppstått i hamnarna, har Kollegium funnit ändamålsenligast att i förslaget uppräknat de slag av fartyg, som Kollegium anser böra vara befriade från hamnavgift. Kollegium vill föreslå, att bestämmelsen erhåller följande formulering, vilken i sak överensstämmer med motsvarande av hamnförbundet och redareföreningen utan erinran lämnade bestämmelse i det preliminära förslaget: »fartyg, som tillhör försvarsverket eller främ-

mande nations örlogsflotta, ävensom tull-, lots-, fyr- och isbrytarfartyg samt fartyg för vetenskaplig expedition, då sådant fartyg användes uteslutande för sitt ändamål».

Till isbrytarfartyg böra hänföras även för isbrytning icke direkt byggda fartyg, då de nyttjas enbart för isbrytning.

Avgiftsbefrielsen omfattar även utländska fartyg av angivet slag.

c)

I denna punkt har Kollegium med viss formell jämkning upptagit en av *sjöfartsavgiftssakkunniga* (§ 10) föreslagen, av *hamnavgiftskommittén* utan erinran lämnad bestämmelse om avgiftsbefrielse för fartyg, som tillhör hamnen eller nyttjas i dess tjänst. Mot förslaget har icke någon erinran gjorts av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*.

d)

Enligt punkt 9 c) under § 8 i gällande hamntaxeförordning skola vidare från hamnavgift för fartyg vara befriade:

»följande fartyg, då de icke begagnas till att mot avgift föra passagerare eller varor, nämligen:

fartyg, som tillhör svenskt eller utländskt privilegierat segelsällskap;

fartyg, som genom inredning eller utrustning visas vara avsett till dykeri- och bärgningsföretag;

bogseringsfartyg vid färd för införande till eller utförande från hamnen av annat fartyg eller vid färd omedelbart efter införandet eller utförandet, samt

fartyg vid prov- och besiktningsresa.»

Vad först angår ingressen till ifrågavarande bestämmelse har denna i Kollegii förslag kompletterats på det sätt, att fartygen icke få begagnas till att ombord mot avgift befordra passagerare eller varor. Denna ändring har tillkommit för att klargöra, att bogseringsfartyg åtnjuta avgiftsbefrielse allenast under förutsättning att bogserfartyget icke befordrar passagerare eller varor.

Bestämmelsen om avgiftsbefrielse för fartyg tillhörande privilegierade segelsällskap, vilken bestämmelse återfinnes i *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag (§ 10) och av *hamnavgiftskommittén* lämnats utan erinran, har bibehållits med viss redaktionell omarbetning i anslutning till föreskrifterna i Kungl. kungörelsen den 7 oktober 1927 (nr 394) samt 126 § tullstadgan. Härjämte har, bl. a. i anslutning till 2 § c) i förordningen om fyr- och båkavgift den 4 juni 1937, föreslagits, att skolskepp på vissa villkor befrias från hamnavgift. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha icke framställt någon erinran mot dessa förslag.

I fråga om dykeri- och bärgningsfartyg föreslogo *sjöfartsavgiftssakkunniga* (§ 10), att dylikt fartyg skulle vara befriat, »då fartyget enbart för sådant ändamål användes». *Hamnavgiftskommittén* gjorde icke något uttalande på denna punkt. I sitt preliminära förslag bibehöll Kollegium hamntaxeförordningens formulering och upptog således icke *sjöfartsavgiftssakkunnigas* tillägg; dylikt tillägg har emellertid påyrkats av *hamnförbundet*, varemot *redareföreningen* icke yttrat sig härom.

Med hänsyn till den nu föreslagna formuleringen av ingressen till punkt d) finner Kollegium det ifrågasatta tillägget ej erforderligt. Härjämte har Kollegium i sitt slutliga förslag såsom befriat från avgift upptagit jämväl verkstadsfartyg, vilka ansetts böra i avgiftshänseende jämsställas med dykeri- och bärgningsfartyg.

Vad angår bogseringsfartyg föreslago *sjöfartsavgiftssakkunniga* (§ 10) följande formulering: »bogseringsfartyg, då det användes till bogsering, samt, så vitt avser en och samma hamn, vid färd omedelbart före eller efter sådan bogsering». *Hamnavgiftskommittén* ansåg, att hamntaxeförordningens formulering vore att föredraga.

Kollegium hade i sitt preliminära förslag bibehållit hamntaxeförordningens formulering av den ifrågavarande bestämmelsen. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha icke uttalat någon erinran häremot.

Då det enligt ingressen är en förutsättning för avgiftsbefrielsen, att bogseringsfartyget icke mot avgift befordrar passagerare eller varor ombord, torde den ytterligare inskränkning i avgiftsbefrielsen, som den nuvarande formuleringen innebär, icke vara av någon nämnvärd praktisk betydelse. Kollegium har därför i det slutliga förslaget intagit bestämmelse om avgiftsbefrielse för bogseringsfartyg överhuvud taget ehuru under den i ingressen angivna förutsättningen.

Beträffande fartyg vid prov- och besiktningsresa bibehöllo *sjöfartsavgiftssakkunniga* (§ 10) hamntaxeförordningens bestämmelse. *Hamnavgiftskommittén* föreslog däremot — under förmälan att det inträffat, att fartyg i omedelbart sammanhang med dylik resa fortsatt till annan ort — att bestämmelsen måtte förse med följande tillägg: »under förutsättning, att fartyget omedelbart efter nämnda resa återvänder till hamnen.»

Enligt Kollegii mening bör för avgiftsbefrielse i detta fall gälla endast det villkoret, att fartyget icke samtidigt begagnas till att ombord mot avgift befordra passagerare eller varor. För ett fartyg, som i samband med prov- och besiktningsresa fortsätter resan till annan ort, erhålles sålunda icke avgiftsbefrielse, om det samtidigt går i frakt- eller passagerarfart, som tillför rederiet inkomster. Det må erinras om att i förordningen om fyr- och båkavgift, 2 § i), befrielse från dylik avgift äger rum, när fartyg, som byggts vid svenskt skeppsvarv, lämnar varvet utan att därvid medföra passagerare eller annat gods än visst för fartyget avsett gods. I sitt preliminära förslag bibehöll därför Kollegium nuvarande hamntaxeförordnings formulering av ifrågavarande bestämmelse. *Hamnförbundet* har i sitt remissvar erinrat om att förbundet tidigare hävdade den uppfattning, åt vilken hamnavgiftskommittén givit uttryck, samt uttalat, att den omständigheten att fyr- och båkavgift icke utginge för fartyg, som byggts vid svenskt skeppsvarv, icke borde tillmätas betydelse i förevarande sammanhang, då överensstämmelse i fråga om regler för uttagande av fyr- och båkavgift samt hamnavgifter ingalunda rådde i alla andra fall. *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Vad sålunda av hamnförbundet anförts har Kollegium icke ansett böra föranleda ändring i förslaget.

e)

Enligt hamntaxeförordningens § 8 punkt 9 d) skall från hamnavgift för fartyg ytterligare vara befriat:

»fartyg, som till följd av storm, sjöskada eller eljest för trängande nöd anlöper hamnen eller efter utgående från hamnen för motvind eller på grund av annat dylikt hinder dit återvända, innan den tillämnade resan fullbordats, under förutsättning att fartyget icke där lossar andra varor än dem, som i fartyget åter intagas, ej heller i övrigt intager andra varor än skeppsförnödenheter för fartygets behov, såsom proviant och kol, ej heller avlämnar eller mottager passagerare».

Efter detta stadgande är intagen följande bestämmelse: »vederbörande obetaget att föreslå avgiftsbefrielse även i andra fall än de under a)—d) upptagna».

Det häremot svarande stadgandet i förordningen om fyr- och båkavgift — 2 § f) — medger avgiftsbefrielse i följande fall:

»när fartyg anlöper svensk ort för intagande av förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov, för utrustning, för inhämtande av order för vidare resa, för avlämnande av sjuka eller skeppsbrutna, för sökande av läkarhjälp, på grund av dödsfall ombord, till följd av ogynnsam väderlek eller eljest av tvingande orsaker. Härvid må dock icke i något fall före fartygets avgång till utrikes ort i svensk hamn verkställas lossning eller intagas annat gods än förnödenhets- och proviantartiklar för fartygets behov eller till fartygets utrustning hänförligt gods; ej heller må landsättas andra passagerare än sjuka, skeppsbrutna eller avlidna eller ombordtagas passagerare.»

Sjöfartavgiftssakkunniga (§ 10) bibehöllo hamntaxeförordningens bestämmelse med det tillägg, att för sådant fartyg s. k. liggetidsavgift skulle få uttagas, om fartyget kvarläge längre än som betingades av de angivna omständigheterna. *Hamnavgiftskommittén* ifrågasatte för undvikande av tvistigheter komplettering av detta tillägg, innebärande att respektive hamnförvaltning skulle ha att bedöma, om kvarliggandet betingats av ifrågavarande omständigheter.

I motiveringen till sitt preliminära förslag uttalade Kollegium, att ifrågavarande bestämmelser i den blivande hamnförordningen borde avfattas i hudsaklig överensstämmelse med återgivna stadgande om fyr- och båkavgifter, dock att Kollegium icke ansåge besök i hamnen endast för inhämtande av order böra obligatoriskt vara avgiftsfria. Kollegium hade även haft under övervägande att föreslå ytterligare befrielsegrunder, såsom beträffande fartyg, som anlöpte hamnen såsom fraktsökare eller för tullklarering, uppläggning, reparation, mätning och inspektion enligt gällande författningar, kompassjustering, av- och påmönstring av besättning m. m., men funnit att dylika detaljbestämmelser, i likhet med bestämmelsen om inhämtande av order, icke borde införas i en förordning, utan att det borde överlätas åt vederbörande hamninnehavare att — med stöd av bestämmelsen, att det är vederbörande obetaget att föreslå avgiftsbefrielse även i andra fall — härom framlägga sina önskemål i sina taxeförslag.

Kollegii preliminära förslag var upprättat i anslutning härtill och innehöll därjämte den lindring i förhållande till gällande bestämmelser, att fartygen icke skulle behöva återintaga den last, de medfört. Det kan nämligen inträffa, att lasten genom förskämning eller på annat sätt undergått sådan förändring att den icke kan åter intagas. I det preliminära förslaget intogs även föreskrift om liggetidsavgift för fartyg, som kvarligger längre än 30 dygn och icke är upplagt eller intaget å varv.

Hamnförbundet har förklarat sig icke hava något att erinra mot själva de föreslagna befrielsegrunderna men på det bestämdaste motsatt sig, att fartyget skall få kvarligga 30 dygn, innan liggetidsavgift skall utgå samt härom anført i huvudsak följande.

Den angivna tiden, 30 dygn, vore alldeles för långt tilltagen och kunde föranleda missbruk. I vissa fall borde det med hamnanlöpningen avsedda ändamålet kunna vara fullgjort inom 2 dygn, i andra fall inom något längre tid men knappast i något fall borde det kräva längre tid än en vecka. Hamnförbundet funne därför sjöfartsavgifts-sakkunnigas formulering »dock att för sådant fartyg avgift enligt 9 § må uttagas, därest fartyget kvarligger längre än som betingas av nyss angivna omständigheter» vara den lämpligaste.

Redareföreningen har uttalat, att till de fartyg, som skola vara befriade från hamnavgift, borde hänföras jämväl »s. k. orderfartyg, fartyg som allenast anlöpa hamn för verkställande av av- och påmönstring av besättningsmän samt fartyg som ankomma till hamn endast för in- och utklarering eller för invisitation». Föreningen har ifrågasatt även ytterligare befrielsegrunder, såsom i fråga om fartyg, »som ankomma till en hamn och för intagande av utgående last därstädes eller i andra hamnar inom tullkammardistriktet avgå från och återkomma till hamnen en eller flera gånger», ävensom fartyg, som i hamnarna lossa respektive lasta allenast mindre partier. Föreningen har också anført ett särskilt fall, där fartyg efter lossning i en hamn måst avgå till annan hamn för reparation och därefter återkommit till den första hamnen för intagande av last, varvid avgift för fartyget i denna hamn debiterats två gånger för ankommande och två gånger för avgående. Föreningen har ansett bestämmelserna om avgiftsbefrielse böra utvidgas att avse jämväl mel-lankommande resor i dylika fall (se under f) här nedan).

Vad sålunda andragits har föranlett Kollegium till den ändring i det preliminära förslaget, att den fria liggetiden inskränkts till 15 dygn dock att för fartyg, som är upplagt eller intaget å varv, den fria liggetiden ansetts böra bestämmas till 30 dygn. Vidare föreslås, att jämväl fartyg, som anlöper hamnen uteslutande för på- eller avmönstring befrias från avgift, enär det numera i ganska stor utsträckning lär förekomma att fartyg anlöper hamn endast för dylikt ändamål.

f)

Kollegium föreslår här, i anslutning till *redareföreningens* under e) här ovan återgivna uttalande en ny befrielsegrund, nämligen i fråga om fartyg, som gör s. k. avstickarresa till annan svensk hamn endast för reparation.

Enligt Kollegii mening bör nämligen ett fartyg, som måste enbart för dylikt ändamål avgå till annan hamn, vara befriat från hamnavgift för avgången från och återkomsten till den första hamnen.

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 10) avgiftsbefrielse även för »pråmfartyg, då det användes till lossning eller lastning av fartyg, som ligger på hamnens redd men utanför hamnområdet, därest avgift till hamnen erlägges för sistnämnda fartyg». *Hamnavgiftskommittén* anmärkte till denna bestämmelse att orden »på hamnens redd men utanför hamnområdet» borde ersättas med orden »utanför hamnen».

Enär hamnavgift icke är avsedd att kunna utgå utanför hamnens gränser annat än under i 8 § andra stycket angivna förutsättningar, har en bestämmelse av angivet slag icke upptagits i Kollegii förslag.

Punkt 3.

Såsom punkt 8 under § 8 i gällande hamntaxeförordning ingår en bestämmelse av följande lydelse:

»För utländskt fartyg må hamnavgiften icke bestämmas annorlunda än för svenskt fartyg, såframt det utländska fartyget tillhör nation, i vilkens hamnar svenska fartyg behandlas lika med samma nations egna.»

Sjöfartsavgiftssakkunniga upptogo (§ 16) bestämmelsen i omarbetat skick. Denna lämnades av *hamnavgiftskommittén* utan erinran.

Kollegium har i sina förslag bibehållit hamntaxeförordningens formulering. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha icke uttalat sig på denna punkt.

Punkt 4.

Denna punkt motsvaras av § 8 punkterna 3 och 5 a) i gällande förordning.

a) och b).

Bestämmelsen om lägre avgift för fartyg i inrikes fart är av gammalt datum. Sålunda föreskrevs i Kungl. brevet den 4 februari 1870 angående för- enklad uppställning av hamntaxor bl. a., att för fartyg, som komme från eller avginge till inrikes ort, avgiften icke finge sättas högre än 75 procent av avgiften för fartyg, som komme från eller avginge till utrikes ort. Innebörden av denna bestämmelse belyses av ett i Nytt juridiskt arkiv (1898: 262) refererat rättsfall.

Rådhusrätten i Göteborg, vars dom fastställdes av hovrätten och högsta domstolen, yttrade bl. a. att av nyssberörda Kungl. brev jämfört med ett av kommerskollegium avgivet, i brevet omförmäلت yttrande av den 28 maj 1867, otvetydigt syntes framgå, att, i fråga om skyldighet att erlagga hamnavgifter, till fartyg i utrikes sjöfart vore att hänföra sådana, som underhölle förbindelse mellan svensk hamn och utrikes ort antingen direkt eller med anlöpande av svenska mellanstationer, samt att såsom inrikes gående vore att betrakta fartyg, vilka uteslutande besökte inrikes orter, vilken tolkning bl. a. stode i överensstämmelse med den antagliga grunden för debiterandet av de högre hamnavgifterna, eller att dessa skulle utgöra gottgörelse för de dyrbarare hamnanläggningar och anstalter, som i svensk hamn föranleddes av de i utrikes sjöfart gående större fartyg.

I det betänkande angående sjöfartsavgifterna, som handels- och sjöfartskommittén avgav den 15 maj 1900, uttalade kommittén på denna punkt (sid. 69):

»Kommittén har fäst sin uppmärksamhet vid det i yttrandena jämväl åberopade förhållandet, att å olika orter olika tolkningar gjort sig gällande om vad med fartyg, kommande från eller gående till in- eller utrikes ort, skall rätteligen förstås, och om icke här avsåges in- eller utrikes fart. För undvikande av tvekan härom synes det kommittén lämpligt, att det varder i nåder förklarar, att belägenheten inom eller utom riket av den hamn, från vilken fartyget omedelbart ankommer eller till vilken detsamma omedelbart avgår, skall bliva bestämmande i fråga där- om, huruvida avgiften må utgå med det högre eller det lägre beloppet.»

I sitt häröver den 8 juni 1904 avgivna utlåtande uttalade Kollegium, att det med fog kunde ifrågasättas, huruvida med avseende å det utvecklade kommunikationsväsendet ett bibehållande av skillnaden mellan den utrikes och inrikes fartygstrafiken i avgiftshänseende borde anses behöfelig eller lämplig. I varje fall ansåge Kollegium det ej ur det allmännas synpunkt ligga sådan vikt på ett bibehållande av denna skillnad, att ett författningsenligt regelbindande därav vore påkallat. Nu gällande bestämmelse, att hamnavgiften må utgå med nedsatt belopp för fartyg, som »ankommer omedelbart från eller avgår omedelbart till inrikes ort» ansluter sig till av Kollegium i ifrågasvarande utlåtande framlagt förslag.

I ett till sjöfartsavgiftssakkunniga avgivet yttrande anslöt hamnförbundet sig till en av Stockholms hamnstyrelse hos Kollegium gjord framställning om ändring eller förtydligande av ifrågasvarande bestämmelse i syfte att plats, där hamnavgift ej upptoges, icke måtte medräknas vid bedömandet av om vederbörande fartyg i ankomst- resp. avgångshamnen skulle erlagga hamnavgift för utrikes fart; åtminstone borde angöring av avgiftsfria platser inom samma tullkammardistrikt som den hamnstad, varom fråga vore, icke tagas i betraktande vid hamnavgiftsdebiteringen.

För egen del uttalade *sjöfartsavgiftssakkunniga* (sid. 202), att de ansåge den sålunda medgivna möjligheten för hamnarna att bestämma olika avgifts- sats för inrikes och utrikes fart böra bibehållas. *Hamnavgiftskommittén* synes icke ha haft något att erinra häremot.

Vad först angår själva principen om lägre avgift för inrikestrafiken än för utrikestrafiken, anser Kollegium, med hänsyn till de svårigheter, som den inrikes sjöfarten under normala förhållanden har att kämpa mot i konkurrens med landtrafikmedlen, denna princip böra upprätthållas och bestämmelsen skärpas därhän, att nedsättningen göres obligatorisk. Detta kommer i sak icke att medföra någon ändring i nuvarande förhållanden, då avgifterna för fartyg i inrikes trafik redan i hamntaxorna för alla hamnar, där utrikes trafik av någon betydelse förekommer, äro lägre än avgifterna för fartyg i utrikes trafik.

Beträffande härefter själva utformningen av bestämmelsen, så har hamntaxeförordningens formulering givit anledning till osäkerhet och även tvistigheter mellan hamnar och rederier. Vad som särskilt förorsakat menings-

skiljaktigheter är frågan om avgiftsbeläggning i de fall, då ett fartyg i utrikes fart ankommer omedelbart från en lastageplats, där för fartyget erlagts grundpenningavgift, eller från inhemsk hamn, där hamnavgifter ej alls uppbäras, eller omvänt omedelbart avgår till dylik lastageplats eller hamn. Enligt hamntaxeförordningens bestämmelser skall för ett dylikt fartyg erläggas den lägre inrikes avgiften. Det har emellertid givit anledning till erinringar från hamnförvaltningarnas sida och även föranlett, att bestämmelsen i fråga i vissa taxor givits en från hamntaxeförordningen avvikande formulering. De synpunkter i förevarande avseende, vilka framförts av hamnförvaltningarna, äro i huvudsak följande. I det fall att ett fartyg i utrikes fart på in- eller utresan angör en lastageplats, för vilken grundpenningtaxa är fastställd, erlägges därstädes grundpenningavgift. Denna är emellertid icke differentierad efter utrikes eller inrikes fart utan är oberoende av varifrån fartyget kommer eller varthän det går. När fartyget på inresan därefter anländer till hamnen har för detsamma icke erlagts utrikes ankommande avgift i någon annan hamn, och då fartyget på utresan avgår från hamnen, kommer någon utrikes avgående hamnavgift icke att erläggas annorstädes. För rederiernas del måste det väsentliga vara, att för ett fartyg under en och samma resa icke skall erläggas den högre utrikes avgiften mera än en gång för ankommande resp. avgående. Beträffande det fall, att fartyg i utrikes fart anlöper inhemsk hamn, där hamnavgifter icke uppbäras, har framhållits, att ett rederi skulle kunna låta sina fartyg i utrikes fart göra ett kortare uppehåll i någon inhemsk hamn, där hamnavgifter icke uppbäras, och under åberopande av att fartyget ankommer omedelbart från resp. avgår omedelbart till inrikes ort fordra att få erlägga den lägre inrikes avgiften.

Enligt Kollegii mening bör för fartyg i utrikes fart erläggas den högre utrikesavgiften i den första ankomst- resp. sista avgångshamn, där hamnavgifter erläggas enligt fastställd taxa, således även om fartyget på inresan dessförrinnan anlöpt lastageplats, där grundpenningavgift enligt fastställd taxa erlägges, eller inhemsk hamn, där hamnavgifter icke uppbäras, resp. på utresan anlöper dylik lastageplats eller hamn.

Det må anmärkas, att enligt hamntaxorna vid linjetrafik brukar beviljas nedsättning i den utrikes hamnavgiften. Även om till följd av dylik nedsättning för ett fartyg erlagts hamnavgift, som icke överstiger den avgift, som skolat erläggas, därest fartyget gått i inrikes fart, skall likväl genom ifrågasvarande avgiftsbetalning skyldigheten att erlägga en utrikesavgift för fartyget anses fullgjord och alltså vid nästa anlöpande av en hamn erläggas inrikes hamnavgift. Härvid skall dock gälla den begränsningen, att, om fartyget endast *passerar* en hamn på sätt som i punkt 6 sägs, erläggandet av utrikesavgift vid passerandet icke befriar från skyldigheten att betala utrikes ankommande, resp. utrikes avgående avgift. Dylik avgift skall erläggas i den hamn, som fartyget näst efter passerandet anlöper.

Den av Kollegium upprättade preliminära författningstexten hade följande lydelse:

»För fartyg, som omedelbart ankommer från eller omedelbart avgår till inrikes ort, skall hamnavgiften utgå med nedsatt belopp. Går fartyget i utrikes fart, skall

denna lägre hamnavgift utgå allenast om vid den hamnplats, från resp. till vilken fartyget omedelbart ankommer resp. avgår, för resan uttagits eller kommer att uttagas hamnavgift för utrikes ankommande eller avgående. Hamn, som av fartyget passeras på sätt i mom. 6 omförmäles, skall härvid icke anses såsom ankomst- eller avgångsort.»

I sitt över förslaget avgivna yttrande har *hamnförbundet* vitsordat riktigheten av Kollegii motivering med avseende å inrikestrafikens läge men har likväl motsatt sig att bestämmelsen om lägre hamnavgift för fartyg i inrikes fart göres obligatorisk. Förbundet har härvid hänvisat till att förhållandena beträffande inrikestrafiken kunna ändras och att i vissa fall ingen avgift alls utgår. Hamnförbundet har vidare framhållit, att formuleringen av bestämmelsen vore otydlig, samt att bestämmelsen borde — till förebyggande av att privata företag i en hamns närhet pro forma pålade egna fartyg en avgift, som benämndes utrikes ankommande resp. avgående hamnavgift — kompletteras med orden: »enligt av kommerskollegium fastställd hamntaxa».

Jämväl *redareföreningen* har framställt vissa invändningar mot förslaget i denna del samt anfört bl. a. följande.

Enligt Kollegii förslag komme de i utrikes trafik sysselsatta fartygen att berövas en förmån i avgiftshänseende, som de tidigare åtnjutit, i det att utrikesavgift skulle debiteras även för de fall fartygen komme att anlöpa ytterligare en eller flera svenska hamnar, där utrikes *hamn*avgift icke uppbures. Enligt föreningens uppfattning kunde detta på intet sätt anses rimligt och kunde föreningen ej heller finna det berättigat, att en sedan årtionden tillämpad praxis brötes, utan att grunderna för densamma undergått någon förändring. Särskilt i fråga om Norrland skulle en allmän tillämpning av ett dylikt debiteringssätt medföra en icke oväsentlig ökning av fartygens redan alltför höga umgälder. Här lossade och lastade fartygen till största delen vid lastageplatser, varest grundpenningavgift debiterades och denna avgift vore i regel så avsevärd, att densamma i de flesta fall vid utlossning eller inlastning av full last överstege den utrikesavgift, som hamnarna debiterade. Det måste därför anses skäligt, att erlagd grundpenningavgift i nu ifrågavarande hänseende likställdes med erlagd utrikes hamnavgift, och att följaktligen högre hamnavgift icke pålades fartygen vid ankomst från resp. avgång till utrikes ort via lastageplats än den avgift, som gällde för inrikes trafik. Vad i motiveringen till förslaget på denna punkt anfördes kunde föreningen icke anse bärande. De farhågor, som uttalades för att ett fastställande av denna hittills i stor utsträckning tillämpade avgiftsberäkning skulle möjliggöra ett kringgående av föreskrifterna, varigenom hamnarna skulle berövas dem tillkommande utrikesavgifter, hade enligt föreningens förmenande icke sådant fog för sig, att de finge stå hindrande i vägen för en rimlig tillämpning av taxan i detta fall.

Kollegium har tidigare vid upprepade tillfällen i samband med handläggning av hamntaxeärenden haft att behandla ifrågavarande spörsmål och därvid förordat en formulering i huvudsaklig överensstämmelse med Kollegii preliminära förslag i denna del. Ifrågavarande formulering har av Kungl. Maj:t fastställts i ett flertal taxor. Vad hamnförbundet och redareföreningen anfört har icke föranlett Kollegium att frångå sin ståndpunkt. Det förslag som nu framlägges är därför i sak byggt på nyssnämnda formulering av bestämmelsen ehuru med viss formell omredigering.

c).

Stycket c) under punkt 4 korresponderar mot bestämmelsen i hamntaxeförordningens § 8 punkt 5 a) om nedsättning av hamnavgift för fartyg, som besöka hamnen med viss regelbundenhet. Enligt nyssnämnda bestämmelse gäller, att för fartyg, som gör regelbundna resor mellan hamnen och viss annan ort efter en på förhand kungjord och hamnförvaltningen delgiven plan (turlista) eller dylikt fartygs substitut, skall nedsättning äga rum i den avgift, som eljest skolat för fartyget utgå; går fartyget i transatlantisk eller annan utrikes reguljär fart, må föreslås ytterligare avgiftslindring eller fullständig avgiftsbefrielse.

Vid behandlingen av dessa bestämmelser återgävo sjöfartsavgiftssakkunniga (sid. 212 f.) till en början följande uttalande av *hamnförbundet*.

Nuvarande föreskrift om nedsättning av hamnavgift vid reguljär fart hade ofta givit anledning till tvekan såväl angående den befogenhet, som skulle anses tillkomma vederbörande hamnförvaltning i fråga om prövning av ansökningar om dylik nedsättning, som ock angående de fordringar, vilka enligt taxeförordningens bestämmelse borde uppställas för rabatterings medgivande. I förstnämnda hänseende gjordes understundom från trafikant håll gällande, att hamnförvaltningarna skulle vara skyldiga att utan självständig prövning av företedda turlistor godtaga varje kungjord och delgiven dylik lista, innebärande vad slags mera regelmässig trafik på hamnen som helst såsom underlag för avgiftslindring. Beträffande förutsättningarna för dylikt godkännande hade särskilt tvistats om de s. k. trampfartygens ställning. Av den i taxeförordningen uppställda fordringen på turlistas kungörande torde emellertid få slutas, att reguljäritetsklausulen överhuvud taget hade avseende blott å sådana fartyg, som ginge i allmän trafik d. v. s. i mån av utrymme betjänade envar, som det önskade, med person- eller godstransport på vissa bestämda router och tider. Uppenbart vore, att till detta slag av trafik knöte sig ett större allmänintresse än till sådana sjöfartsförbindelser, av vilka blott viss eller vissa befraktare kunde draga nytta. Ej heller lede det tvivel därom, att det just varit detta allmänintresse, lagstiftaren velat främja genom bestämmelsen angående avgiftslindring för fartyg i reguljär trafik. I 1913 års hamntaxa för Stockholm hade bestämmelsen erhållit den formulering att avgiftsnedsättning, varom nu vore fråga, åtnjöttes av »den, som med egna eller förhyrda fartyg tillhandahåller allmänheten reguljära linjeförbindelser mellan Stockholms hamn och viss annan ort efter på förhand kungjord och av hamnstyrelsen godkänd plan». Förbundet kunde för sin del icke finna annat, än att de synpunkter, som tagit sig uttryck i förstnämnda taxebestämmelser för Stockholm, stode i bästa överensstämmelse med förordningens syfte. För att emellertid varje tvekan härom måtte undanröjas hade förbundet hemställt om sådan komplettering av bestämmelsen i hamntaxeförordningen, att av ordalydelsen tydligt framginge, att avgiftsnedsättning endast skulle åtnjutas av den, som, under iakttagande i övrigt av då gällande regler, tillhandahölle allmänheten reguljära linjeförbindelser efter av hamnförvaltningen på förhand godkänd plan.

För egen del framhöllo *sjöfartsavgiftssakkunniga* bl. a. följande

Om bestämmelser rörande avgiftsnedsättning för reguljär trafik skulle meddelas, måste det för hamnarnas vidkommande framstå såsom nödvändigt, att tillräckliga garantier funnes för upprätthållande av en utlovad regelbundenhet i resorna, så att en planerad trafikförbindelse verkligen bleve av betydelse för allmänheten och därigenom framstode såsom ett led i respektive hamnars förbindelsenät; dylika garantier torde endast kunna vinnas därigenom, att hamnmyndigheten bereddes rätt

till prövning och godkännande av de ingivna turlistorna, innan avgiftslättnaden inträdde. De sakkunniga förordade emellertid icke att några bestämmelser av antytt innehåll innefattades i hamntaxeförordningen, enär dessa bestämmelser i stort sett ansåges bliva obehövlige vid tillämpningen av de av de sakkunniga föreslagna beräkningsgrunderna med uppdelning i tonnageavgift och lastavgift.

Den nu ifrågakvarande bestämmelsen i hamntaxeförordningen synes ha tillkommit i första hand för att gynna de regelbundna linjeförbindelserna. Förefintligheten av dylika förbindelser är onekligen av den största betydelse för vederbörande hamns utveckling. Kollegium anser därför, att nedsättningen bör obligatoriskt tillgodokomma varje fartyg, varmed åt allmänheten tillhandahålles regelbundna linjeförbindelser på hamnen. Kollegium ansluter sig även till det av hamnförbundet framförda önskemålet om hamnförvaltningens prövningsrätt av turlistan; på grund av tänjbarheten av begreppet »regelbundna resor» skulle eljest ett rederi kunna med anspråk på avgiftsnedsättning framlägga praktiskt taget vilken turplan som helst, blott den innehåller något mått av regelbundenhet. Kollegium anser emellertid, att bestämmelsen bör kompletteras i ytterligare ett avseende. För närvarande uppställles icke någon fordran på att den reguljära trafiken skall upprätthållas någon viss minimi-tid; exempelvis ett meddelande, att ett rederis fartyg kommer att anlöpa en hamn tre gånger under en angiven månad men därefter icke vidare besöka hamnen, skulle kunna åberopas såsom skäl för avgiftsnedsättning. Enligt Kollegii åsikt är detta icke tillfredsställande. För att reguljär fart skall anses föreligga, bör krävas icke blott att resorna skola bedrivas med viss täthet, utan även att de skola fortgå under en viss minimitid. Vederbörande hamnförvaltning bör äga prövningsrätt jämväl i avseende å denna minimitid.

I enlighet med dessa synpunkter avfattades Kollegii preliminära förslag, emot vilket någon anmärkning ej framställes från de hörda organisationernas sida. Förslaget har sedermera endast undergått viss formell överarbetning.

Stadgandet i hamntaxeförordningens punkt 5 a) »och må för fartyg i transatlantisk eller annan utrikes reguljär fart föreslås ytterligare avgiftslindring eller fullständig avgiftsbefrielse» torde kunna utgå såsom obehövt. Varken hamnförbundet eller redareföreningen har gjort något uttalande om Kollegii preliminära förslag härutinnan.

Punkt 5.

Denna punkt motsvaras av § 8 punkt 5 b) i gällande hamntaxeförordning, som stadgar, att för fartyg, som minst en gång under dygnet anlöper hamnen, ävensom för fartyg, som i allmänhet användes endast inom hamnen, må föreslås de särskilda grunder för avgiftens beräkande, som anses av omständigheterna påkallade. *Sjöfartssavgiftssakkunniga* föreslogo (§ 12) dels att stadgandet skulle uppdelas på två särskilda punkter, den ena avseende fartyg, som mer än en gång under dygnet ankommer till och avgår från hamnen, och den andra fartyg, som användes endast inom hamnområdet, dels ock att för förnämnda fartyg i regel borde utgå tonnageavgift allenast en gång för an-

kommande och en gång för avgående, samt för sistnämnda fartyg årsavgift. *Hamnavgiftskommittén* lämnade detta förslag utan erinran.

Kollegium anser den nuvarande rätten att föreslå särskilda grunder i fråga om avgiften för här avsedda fartyg, vara att föredraga, då härigenom hamnförvaltningarna erhålla större möjligheter att lämpa avgiften efter de i varje om avgiften för här avsedda fartyg vara att föredraga, då härigenom hamntaxeförordningens bestämmelser med vissa ändringar. I det preliminära förslaget hade sålunda uttrycket »anlöper hamnen» utbytt mot »ankommer till eller avgår från hamnen», vilket innebär, att det för erhållande av avgiftslindringen är tillräckligt, om fartyget ankommer ena dagen och avgår den andra, under det att det med nuvarande formulering kräves, att fartyget skall under samma dygn såväl ankomma till hamnen som avgå därifrån. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha lämnat förslaget i denna del utan erinran. I det slutliga förslaget har Kollegium, bl. a. för att vederbörande hamnförvaltning skall kunna övervaka att lämnade föreskrifter även efterkommas, ytterligare kompletterat bestämmelsen med föreskrift om godkännande från hamnförvaltningens sida av plan och tid för turerna.

Punkt 6.

För fartyg, som endast passerar hamnen och icke där lossar eller lastar och ej heller mottager eller avlämnar passagerare, ävensom för fartyg, som måste passera hamnen, men därvid gör uppehåll allenast av trängande nöd, må enligt hamntaxeförordningens § 8 punkt 6 hamnavgift utgå endast på grund av undantagsvis förekommande förhållanden och allenast därest sådant är i taxan särskilt angivet. Avgiften må dock icke överstiga vad för fartygets ankommande skolat enligt taxan utgå. Därest hamnavgifts uppbärande för passerande fartyg ifrågasättes, skall avgiftens storlek uttryckligen angivas och vid taxeförslagets ingivande erforderlig utredning för frågans bedömande förebringas.

Sjöfartsavgiftssakkunniga (§ 12) bibehöllo denna rätt att upptaga avgift — dock högst tonnageavgift — utom beträffande fartyg, som måste passera hamnen, men därvid gör uppehåll allenast för trängande nöd; bestämmelsen härom uteslöto de sakkunniga, enär föreskrift rörande behandlingen av fartyg i dylikt fall meddelades i annat sammanhang i sakkunnigförslaget. *Hamnavgiftskommittén* ansåg, att begränsningen till endast tonnageavgift borde borttagas.

Enligt Kollegii åsikt bör avgift för passerande fartyg få upptagas såsom en ersättning för fartygets utnyttjande av sjöfartsanstalterna inom hamnen. Med hänsyn härtill finner Kollegium den nuvarande — av sjöfartsavgiftssakkunniga bibehållna — formuleringen »må hamnavgift utgå endast på grund av undantagsvis förekommande förhållanden» alltför snäv och anser, att denna inskränkning liksom även punktens tillämplighet å fartyg, som gör uppehåll i hamnen av nöd, skall upphöra att gälla. Däremot bör alltjämt, om i hamn-

taxeförslag avgift för passerande fartyg föreslås, utredning förebringas till bedömande av avgiftens storlek inom den angivna maximigränsen, så att den i görligaste mån kan fixeras i förhållande till kostnaderna för sjöfartsanstalterna, vilket bör vara normgivande.

I det preliminära förslaget var bestämmelsen redigerad i enlighet härmed. *Hamnförbundet* har lämnat bestämmelsen utan erinran. *Redareföreningen* har uttalat, att nuvarande bestämmelser om passerande fartyg borde bibehållas och till stöd härför anført bl. a. följande.

Föreningen delade den uppfattningen, att avgift av passerande fartyg borde upptagas allenast i förhållande till på vad sätt och i vilken grad fartygen vore i behov av och utnyttjade befintliga, av hamnen vidtagna anordningar för sjöfartens underlättande. Med den av Kollegium föreslagna formuleringen funnes emellertid möjlighet för hamnarna att framställa krav på avgifter, som icke motsvarade den nytta de passerande fartygen hade av inom hamnen vidtagna anstalter. Föreningen ville särskilt understryka, att man icke borde få påtvinga genomgångstrafiken, speciellt i en naturlig farled, för höga avgifter. Skulle i en dylik farled anstalter hava vidtagits utan speciell hänsyn till genomgångstrafiken, borde denna icke erlägga några hamnavgifter och i varje fall icke till andra belopp, än som motsvarade den nytta trafiken i fråga hade av anordningarna. Föreningen ville härutinnan framhålla, hurusom hamnstyrelsen i Göteborg föreslagit, att i hamntaxan för Göteborgs hamn skulle upptagas avgift för den genomgående trafiken till samma belopp som för ankommande fartyg. Detta skulle innebära, att från utlandet kommande, genom Göteborgs hamn passerande fartyg skulle få erlägga en avgift, som nära tre gånger överstege den för närvarande utgående. Att genomgångstrafiken i Göteborgs hamn i så hög grad skulle benyttja sig av vidtagna anordningar, att den föreslagna avgiften kunde vara motiverad därav, vore, enligt föreningens förmenande, uteslutet. Detta hade icke heller visats av hamnstyrelsen. Denna hade bland annat som stöd för sitt förslag anført, att de passerande fartygen icke tillförde staden några varuavgifter, varför skäl talade för en förhöjning av fartygsavgifterna. En dylik motivering kunde icke vara hållbar. Föreningen hade därför i sitt yttrande till länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län bestämt avstyrkt hamnstyrelsens förslag. Därest den föreslagna formuleringen antoges, skulle säkerligen andra hamnar komma att följa nämnda exempel från Göteborg.

Enär Kollegium, såsom nämnts, föreslår en särskild föreskrift, att, om avgift enligt nu ifrågavarande punkt ifrågasättes, erforderlig utredning i ämnet skall förebringas, lära de av redareföreningen här uttalade synpunkterna bliva vederbörligen beaktade vid blivande taxefastställelser.

I det slutliga förslaget har vidtagits en mindre, formell ändring, varjämte nyssnämnda föreskrift om utredning intagits i 13 § 2 mom.

Punkt 7.

I denna punkt i förslaget avhandlas frågan om avgifter för fartyg, som kvarligger i hamnen längre tid; motsvarande bestämmelser finnas i § 8 punkt 4 i gällande förordning. För närvarande äga dessa fartyg ligga avgiftsfritt i 60 dygn; för varje därefter påbörjad period av 30 dygn må bestämmas särskild avgift med högst en tredjedel av den hamnavgift, som i allmänhet skall erläggas för fartygs ankommande till hamnen omedelbart från inrikes ort.

Sjöfartssavgiftsakkunniga föreslogo på denna punkt (§ 9) bl. a., att den fria liggetiden i allmänhet skulle inskränkas till 30 dygn samt att för kvarliggande fartyg, varå idkades handel eller som användes till bostad, upplag eller dylikt, särskild avgift finge bestämmas att utgå redan därförut. *Hamnavgiftskommittén* förklarade sig anse den av de sakkunniga föreslagna avgiften för låg samt att liggetidsavgift borde få upptagas även för fartyg om 3 tons nettodräktighet eller därunder, vilka nyttjades på ovan angivet sätt.

Enär en uppläggning av fartyg icke lärer ske annat än av nödtvång, anser Kollegium, att någon beskärning av de nu gällande 60 avgiftsfria dygnen icke bör vidtagas. Icke heller i fråga om grunderna för avgiftens beräkning har Kollegium någon ändring att föreslå. Däremot bör punkten fullständigas med bestämmelse angående kvarliggande fartyg, varå idkas handel m. m. Det förhåller sig nämligen så, att de låga liggetidsavgifterna i vissa hamnar föranlett företagare att dit förlägga farkoster, från vilka drives öppen handel oftast i direkt konkurrens med de å hamnplatsen bosatta köpmännen, vilka ha att erlagga sedvanliga hyror för sina butikslokaler. Andra företagare förskaffa sig på samma förmånliga villkor kontors- och magasinsutrymmen i upplagda fartyg. Enligt Kollegii åsikt böra avgifterna för dessa fartyg icke regleras i en hamntaxa, utan de böra närmast jämsställas med de avgifter, som försäljare hava att erlagga för förmånen att ha kiosklats på kaj o. d. Hamnmyndigheten bör äga att själv bestämma efter vilka grunder avgiften för dem bör utgå. Emellertid synes, med hänsyn till bl. a. att en del av dessa fartyg endast kvarligger kortare tid, en viss fri liggetid böra bibehållas för dem, vilken lämpligen synes kunna bestämmas till 20 dygn. I enlighet härmed var det preliminära förslaget avfattat.

Hamnförbundet har om detta Kollegii förslag uttalat bl. a. följande.

Förbundet ansåge den fria liggetiden omotiverat lång och de därefter utgående avgifterna alltför starkt begränsade. Hamnarna vore icke till för att fartyg skulle ligga där under längre tid. För vissa hamnar vore det också förenat med betydande olägenheter att under längre tid härbärgera ett större antal fartyg, något som också kunde vara till hinder för den egentliga sjöfarten. Förbundet hölle därför före, att den avgiftsfria liggetiden borde begränsas till 30 dygn samt för fartyg, å vilka idkades handel eller som användes till bostad, upplag etc., till 20 dygn. I förra fallet borde avgiften för varje därefter påbörjad 30-dagarsperiod utgå med högst halv inrikes ankommande avgift.

Redareföreningen har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Vad hamnförbundet sålunda anfört har icke föranlett Kollegium att frångå sitt ovan motiverade förslag.

Punkt 8.

Finnes inom fastställt hamnområde lastageplats, brygga eller annan anstalt, där grundpenningar eller annan därmed jämförlig avgift må för fartyg enligt vederbörligen fastställd taxa utgå, skall, enligt gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 7, i sammanhang med taxeförslag för hamnen förebringas

erforderlig utredning för bedömande, i vilken mån fartyg, för vilket dylik avgift skall erläggas, må åtnjuta lindring i eller befrielse från hamnavgift.

Sjöfartsavgiftssakkunniga (sid. 219 f.) förklarade — under erinran om att i vissa hamnar medgivits avgiftsfrihet för fartyg, som ankomma till eller avgå från inom hamnområdet belägna, men till hamnen ej hörande stränder, kajer eller bryggor, såvitt anlöpandet sker för vederbörande ägares enskilda behov — att den dubbelbetalning, som nyssnämnda bestämmelse i hamntaxeförordningen kunde föranleda, måste betraktas som ett missförhållande, vilket om möjligt borde undanröjas. De sakkunniga anförde föresättningsvis bl. a. följande:

»Enligt de sakkunnigas mening bör icke genom det allmänna fastställas andra avgifter av fartyg inom hamnområde än som innefattas i hamnens allmänna avgiftstaxa. De avgifter, som skola utgå enligt dylik taxa, böra naturligen som regel oavkortade tillkomma den ifrågakommande hamnen. Från denna regel synes dock avvikelse rättvisligen böra göras i tvenne hänseenden.

Å ena sidan kunna inom ett hamnområde finnas sådana enskilda tillhöriga sjöfartsanstalter, som äro till gagn för sjötrafiken i allmänhet i hamnen, eller öck kunna genom enskildas försorg förbättringar ha vidtagits i hamnens inseglingleder, av vilka förbättringar trafiken i allmänhet betjänar sig. Om så är fallet och om sådana anstalter eller förbättringar tillkommit med hamnförvaltningens begivande, men utan att kostnaden för underhållet av de ifrågavarande sjöfartsanstalterna och för anläggningskapitalets amortering och förräntning övertagits av hamnens innehavare, synes skäligt att — därest annan uppgörelse icke träffats — häremot svarande del av hamnavgiftsuppbörden tillföres dessa enskilda företag eller personer. Frågan härom bör regleras i första hand vid hamnområdets fastställande men, om så ej skett, vid taxeförslags upprättande och fastställelse. För genomförande snarast möjligt av en reform av antydd innebörd, i vad gäller de inom hamnområde liggande lastageplatser, varest grundpenningar enligt fastställd taxa uppbäras, torde vederbörande länsstyrelser böra åläggas verkställa utredning, huruvida och i vad mån viss del av hamnavgiftsuppbörden i sådan hamn rätteligen bör av ovan angivna skäl tillföras innehavarna av angivna lastageplatser och i vad mån ändring därigenom betingas i gällande hamntaxor.

Å andra sidan kunna å enskilt område inom hamnområde hava gjorts mera omfattande förtöjnings- eller lossnings- och lastningsanordningar i syfte att underlätta ut- och infrakten av gods för dens räkning, som äger eller innehar det enskilda området i fråga. Så är fallet särskilt vid lastageplatser inom hamnområde, varest de ifrågavarande sjöfartsanstalterna närmast kunna anses ingå som en del av en industrianläggnings utrustning med tjänliga transportinrättningar. Då — såsom i många fall inträffar — ett fartyg, som anlöper hamnen, enbart betjänar sig av sådana enskilda sjöfartsanstalter, som nu avses, synes varken lämpligt eller rättvist, att fartyget skall, ehuru detsamma inlöper inom hamnområdet, ha att erlægga full hamnavgift till hamninnehavaren. I dylika fall bör enligt de sakkunnigas uppfattning såsom hamnavgift av fartyget i regel upptagas allenast den efter fartygets dräktighet beräknade avgiften (tonnageavgiften), medan lastavgiften bör eftergivnas. Emellertid synes det i andra fall kunna vara berättigat, att även en viss del av lastavgiften må av hamnförvaltningen uppbäras. Det kan nämligen tänkas, att enskild kaj eller annan förtöjningsanordning överhuvud icke kunnat anläggas eller i varje fall icke kan utnyttjas för fartygstrafiken, därest icke vissa av hamnförvaltningen vidtagna, kanske ofta kostsamma anläggningar kommit till stånd. De sakkunniga föreslå därför, att även lastavgift i särskilda fall må kunna

utgå vid enskild kaj eller brygga, dock högst med hälften av den i hamnen allmänt gällande lastavgiften.»

Sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag till lösning av spørgsmålet byggde som synes på det av sakkunniga framlagda förslaget om fartygsavgiftens uppdelning i tonnageavgift och lastavgift. Då en uppdelning efter denna linje icke är avsedd att genomföras, äger de sakkunnigas förslag på nu ifrågavarande punkt icke längre aktualitet, men deras uttalande har här återgivits på grund av den däri lämnade skildringen, huru förhållandena i förevarande avseende kunna gestalta sig i hamnarna. Sakkunniga hade även i vissa fall tänkt sig den lösningen av spørgsmålet, att endast en avgift upptages, men att uppdelning därav skall äga rum mellan hamnen och lastageplatsägaren i förhållande till värdet av de anstalter, som av vardera parten vidtagits till sjöfartens tjänst.

Hamnavgiftskommittén anförde beträffande sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag i denna del bl. a. följande.

De fartyg, som angjorde enskild kaj, toge i de fall, som här avsåges, hamnarnas allmänna anstalter i anspråk i minst samma utsträckning som övriga fartyg. Särskilt i konstgjorda hamnar utgjorde kostnaderna för dessa anstalter en mycket betydande andel av de totala kostnaderna. Hamnavgiften för fartyg hade emellertid i många sådana hamnar av flera skäl icke kunnat avvägas så att den motsvarade ersättning för de kostnader en hamn hade för att ett fartyg överhuvud taget skulle kunna angöra hamnen.

Hamnavgiftskommittén påpekade vidare, att för själva fartygsrörelsen i hamnarna uppstode utgifter, som ofta utgjorde huvudparten av hamnens totala kostnader, samt erinrade om att hamnavgiften för varor, som fördes över enskild kaj, enligt hamntaxeförordningen vore begränsad till hälften av den i övriga delen av hamnen utgående hamnavgiften. Genom de sakkunnigas förslag skulle en ytterligare förmån beredas markägaren. Det syntes kommittén därför alldeles orimligt, att hamnarna icke skulle äga rätt att ens uttaga den låga hamnavgift för fartyg, som för det dåvarande och troligen även framdeles komme att utgå, även i de fall, då fartygen anlöpte s. k. enskild kaj. Kommittén föreslog därför, att den av sjöfartsavgiftssakkunniga föreslagna bestämmelsen måtte uteslutas.

I sitt utlåtande den 8 mars 1935 över bl. a. sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande i vad angår vissa principfrågor anförde Kollegium rörande här ifrågavarande spørsmål bl. a. följande.

Med hänsyn till de olika förhållanden, som rådde på de särskilda orterna, torde det måhända icke vara möjligt att i författningsväg åstadkomma en reglering, som i detalj utvisade den lämpliga lösningen i alla olika fall. Det vore sålunda icke osannolikt, att man nödgades inskränka sig till att i författningarna i ämnet angiva mera allmänna riktlinjer, under det att detaljutformningen hänvisades till en prövning i varje särskilt fall, med mer eller mindre olika gestaltning av bestämmelserna, alltefter sig företeende särskilda förhållanden. Frågans ordnande erbjöde utan tvivel stora vanskligheter, men då förhållandena icke vore tillfredsställande i nu föreliggande skick, vore det angeläget, att en ur olika intressesynpunkter acceptabel lösning utfunnos.

Härutöver får Kollegium beträffande denna fråga anföra följande.

Enligt Kollegii åsikt bör, principiellt sett, fartyg i avgiftshänseende gentemot hamnen icke behandlas olika allteftersom den kaj, det anlöper, tillhör

hamnägaren eller enskild, enär i regel i båda fallen hamnens farleder och där för sjöfarten vidtagna anstalter tagas i anspråk. Givet är, att detta ianspråktagande kan vara av olika omfattning beroende på kajens belägenhet, men att i en författning göra en gradering för alla förekommande fall torde vara praktiskt ogenomförbart.

Såsom redan nämnts har i gällande hamntaxeförordning möjlighet beretts till nedsättning i hamnavgiften för fartyg, som angör sådana enskilda bryggor, vid vilka för fartyget, utöver avgifterna till hamnen, skall till bryggägaren erläggas särskilda avgifter enligt vederbörligen fastställd taxa. Såvitt Kollegium har sig bekant, förekomma inga andra dylika avgifter än grundpenningar enligt Kungl. förordningen den 31 december 1907 angående taxor å grundpenningar. På grund härav tagas i det följande endast dylika avgifter i betraktande.

Det är denna konkurrens mellan hamn- och lastageplatsägarnas intressen, som länge gjort sig gällande, särskilt i vissa norrländska hamnar, inom vilkas område lastageplatser äro belägna.

Vad först angår fartyg, som anlöpa innanför hamngränsen belägna enskilda bryggor, vid vilka grundpenningar icke utgå, anser Kollegium, att full fartygsavgift skall för dem utgå till hamnen. Beträffande bryggor, där grundpenningavgift upptages, är till en början att märka, att denna avgift visserligen utgår för fartyget men i regel icke å dess nettotonnage utan i förhållande till den lastade eller lossade mängden varor, omräknad till nettoton enligt i grundpenningtaxan angivna förvandlingstal. Det är vidare att uppmärksamma, att själva grundpenningavgiften, efter som den bestämmes i förhållande till det i själva lastageplatsen investerade kapitalet och underhållskostnaderna, automatiskt bör bli lägre vid en lastageplats innanför en hamngräns än vid en annan lastageplats, enär lastageplatsägaren i regel drager nytta av vissa av hamnens anstalter, vilka han således själv ej behöver bekosta eller underhålla.

Från lastageplatsägarens sida kan, åtminstone i flertalet fall, göras gällande, att genom den vid lastageplatsen försiggående trafiken hamnen tillföres inkomster utan att hamnen för ändamålet vidtagit särskilda anstalter, vilka inkomster icke skulle ha tillgodokommit hamnen, om lastageplatsen legat annorstädes. Hamnägaren kan å andra sidan åberopa, att lastageplatsen drager nytta av hamnens anstalter och att den kanske aldrig skulle ha blivit anlagd på den platsen, om icke dessa hamnens anstalter funnits att tillgå.

Kollegium vill föreslå, att i princip hel avgift till hamnen skall erläggas även för fartyg, som anlöpa innanför hamnens gränser belägna lastageplatser, vid vilka grundpenningavgift upptages. Emellertid bör från denna regel vissa undantag kunna medgivas. Det kan t. ex. tänkas, att anläggandet innanför en hamns gränser av en stor industri med tillhörande lastageplats kommer att, i händelse hel fartygsavgift utgår till hamnen, tillföra denna sådana inkomster att på grund av de för hamnarna i ekonomiskt avseende gällande författningsbestämmelserna hamnavgifterna måste sänkas. I ett sådant fall synes det Kollegium rimligt att i första hand en sänkning sker i fartygs-

avgiften för de fartyg, som anlöpa lastageplatsen. Vidare kan lastageplatsen vara belägen så, att de fartyg, som anlöpa denna, endast i ringa mån använda sig av hamnens sjöfartsanstalter, för vilket fall det även kan vara obilligt, att för dem full avgift till hamnen skall utgå.

Då en generell regel för frågans lösning ej kan givas, synes det lämpligt, att den taxefastställande myndigheten erhåller behörighet att i de skilda hamntaxorna fastställa den hamnavgift som de fartyg, vilka anlöpa de inom hamnområdet belägna lastageplatserna, skola ha att erlægga. Enär de på frågans bedömande inverkan omständigheterna icke alltid kunde vara kända av den taxefastställande myndigheten, föreslog Kollegium i sitt preliminära förslag, att, om innanför hamnens fastställda gränser funnes lastageplats, där grundpenningar finge utgå för fartyg enligt vederbörligen fastställd taxa, Kollegium efter utredning skulle äga vid hamntaxas fastställande förordna i vilken omfattning fartyg, för vilket grundpenningavgift skulle erläggas, finge åtnjuta lindring i eller befrielse från hamnavgift. I sin motivering härtill framhöll Kollegium, att vid här föreskriven utredning lastageplatsägaren givetvis skulle beredas tillfälle att yttra sig i ärendet. Först efter en sådan utredning kunde alla på frågan inverkan omständigheter komma till synes och densamma underkastas allsidigt bedömande. Befunnes härvid sådana förhållanden föreligga, att en reducering av hamnavgifterna prövades skälig, skulle dylik göras. Vad som härvidlag borde tillmätas betydelse vore bl. a. ancienniteten, den omfattning, i vilken hamnens anstalter toges i anspråk av trafiken vid lastageplatsen, storleken av de inkomster, som genom trafiken över lastageplatsen tillfördes hamnen och dessa inkomsters relation till hamnens inkomster av sjöfarten i dess helhet.

Hamnförbundet har lämnat Kollegii förslag utan erinran.

Redareföreningen har härom anfört följande.

Såsom förhållandena nu vore, finge fartygen i många hamnar betala dubbel avgift vid anlöpandet av en lastageplats inom hamnområdet, nämligen dels hamnavgift och dels grundpenningavgift, något som för sjötrafiken vore mycket betungande. Det mest rationella vore, att allenast *en* avgift upptoges i dylika fall och finge det sedan bliva en sak för myndigheterna i vederbörande hamn och lastageplatsägaren om och huru denna avgift skulle fördelas dem emellan. Därest ett dylikt arrangement icke läte sig genomföras, ville föreningen bestämt påyrka, att en sådan bestämmelse intoges i förordningen, varigenom en reduktion av hamnavgiften bleve obligatorisk i dylika fall. Till grund härför ville föreningen åberopa, att det måste anses vara en självklar sak, att ett fartyg, som lastade eller lossade vid en lastageplatsägaren tillhörig kaj, vare sig denna vore belägen inom hamnområdet eller ej, icke kunde taga hamnens anordningar i anspråk på samma sätt som ett fartyg, vilket lastade eller lossade i hamnen. Det måste nämligen ligga i sakens natur att dessa fartyg, som ju endast passerade vissa delar av hamnområdet, icke kunde taga hamnanordningarna i anspråk i samma utsträckning som de, vilka intoge eller avlämnade last där. De dyrbara kajerna och förtöjningsanordningarna användes ju icke och ej heller hade de förra fartygen någon nytta av de omfattande utvidgningar av hamnen samt uppmuddringar vid dess kajer, vilka för denna varit synnerligen kostsamma. I dessa fall gällde sålunda i huvudsak enahanda skäl, som föreningen framhållit beträffande passerande fartyg.

Då det vore föreningens uppfattning, att de nu utgående dubbla avgifterna i många fall vore allt för högt tilltagna och i övrigt icke riktigt avvägda, ville föreningen framhålla den synnerliga vikten därav, att vid prövning av hithörande ärenden hänsyn toges till vad ovan anförts, så att fartygen ej hade att erlægga avgifter vare sig till hamn- eller lastageplatsägaren för anordningar, som icke vore till deras nytta eller av dem begagnades.

I sitt nu framlagda slutliga förslag har Kollegium icke frångått sin tidigare intagna ståndpunkt. Föreskriften om särskild utredning rörande förhållandena i hamnen har överförs till 13 § 2 mom.

I detta sammanhang vill Kollegium beröra en av hamnförbundet till Kollegium överlämnad framställning från Umeå hamndirektion. Den däri påtalade konkurrensen i vissa fall mellan hamnar med fastställd hamntaxa samt närbelägna mindre hamnar och lastageplatser, där avgifter för varor icke upp- tagas, kan visserligen medföra avbräck för ifrågakommande hamnar, men denna konkurrens torde icke kunna elimineras genom något reglerande ingripande från statsmakternas sida.

Punkt 9.

Här har från Kollegii preliminära förslag införts en av *hamnförbundet* och *redareföreningen* utan erinran lämnad bestämmelse att i de fall, då hamnavgiften skall utgå per dygn, detta skall räknas från kl. 0 till kl. 24.

10 §.

Denna paragraf innehåller i fyra punkter de närmare grunderna för uttagande av varuavgifter och motsvaras av § 8 punkterna 10—14 samt § 13 i gällande hamntaxeförordning.

Punkt 1.

I första stycket av förevarande punkt har intagits den nu gällande, ehuru i hamntaxeförordningen ävensom i Kollegii preliminära förslag endast indirekt angivna huvudprincipen, att hamnavgift skall utgå för varor, som lastas eller lossas över hamnen tillhörig kaj eller brygga.

I övrigt har under denna punkt angivits beräkningsgrunderna för varuavgifterna. Stadgande härom återfinnes i gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 10, som är av följande lydelse:

»Såsom grund för beräkning av hamnavgift för varor må bestämmas stycketal, vikt eller rymd. Vid avgiftsberäkning uppkommande brutet tal av öre uteslutes.»

Från denna regel ha emellertid under årens lopp avvikelser gjorts. Sålunda har i en del hamntaxor den beräkningsgrunden införts, att hamnavgiften skall utgå med viss procent av tullen å varan. Andra taxor innehålla alternativa beräkningsgrunder för vissa varor, exempelvis rymd eller vikt, utan att angiva vem det tillkommer att avgöra vilken av dessa beräkningsenheter som skall tillämpas.

I hamntaxeförordningen finnes icke utsagt, om vid avgiftens beräkande efter vikt varans brutto- eller nettovikt skall läggas till grund, vilket föranlett att i flertalet hamntaxor bestämmelse härom saknas. Detta utgör en brist i förordningen, enär avgifterna för det ojämförligt största antalet varupositioner i hamntaxorna fastställts att utgå efter varans vikt. Tvistigheter ha också på grund härav uppkommit.

Sjöfartavgiftssakkunniga föreslogo (§ 13), att varuavgiften borde bestämmas företrädesvis till visst belopp per viktsenhet efter godsets bruttovikt, därvid dock, i den mån så av förhållandena påkallades, för särskilda varuslag särskild avgiftssats eller särskild beräkningsgrund finge bestämmas. I fall av alternativa beräkningsenheter skulle den beräkningsgrund tillämpas, som efter den avgiftspliktiges val finge anses för honom mest fördelaktig.

Hamnavgiftskommittén uttalade sig endast rörande frågan om alternativa beräkningsgrunder och anförde härom följande.

Det terde vara uppenbart, att det icke vore hamnförvaltningarna möjligt att före debitering av en avgift göra sig underrättade om trafikantens åsikt med avseende på vilka beräkningsgrunder, som i varje särskilt fall borde komma till användning. Hamnförvaltningarnas hittillsvarande rätt att tolka taxorna borde enligt kommitténs mening icke på något sätt beskäras, och om denna rätt borde tryggas i hamntaxeförordningen, kunde detta ske därigenom, att ifrågavarande punkts senare del erhöle följande lydelse: »skall den grund tillämpas, som hamnen anser vara riktig». Därest denna ändring icke infördes, föreslog kommittén, att den av de sakkunniga ifrågasatta bestämmelsen om den avgiftspliktiges valrätt skulle utgå.

Den nu förekommande mångfalden av beräkningsenheter i fråga om varuavgifterna är icke ägnad att underlätta tolkningen och tillämpningen av hamntaxorna eller att åt dessa giva den enhetlighet och överskådlighet, som Kollegium anser böra eftersträvas. Redan inom gällande författningsbestämmelsers ram kan i en och samma taxa inrymmas ett flertal beräkningsenheter; såsom ett exempel härpå kan anföras Stockholms före den 1 januari 1937 gällande hamntaxa, i vilken förekom åtta beräkningsenheter, nämligen kg, 100 kg, normalliter, hl, st., 1 000 st. och kbm samt viss procent av tull.

Först om en för alla hamntaxor gemensam beräkningsgrund genomföres i fråga om varuavgifterna, bli dessa sinsemellan omedelbart jämförbara, vilket Kollegium anser vara synnerligen önskvärt. Kollegium har därför stannat vid att föreslå denna lösning av frågan och därjämte att beräkningen skall ske efter vikt. Ett genomförande härav medför, att några alternativa beräkningsenheter icke längre kunna förekomma, men förutsätter, å andra sidan, att föreskrift meddelas, huruvida netto- eller bruttoviktsberäkning skall tillämpas.

Vad denna fråga angår har avsaknaden av bestämmelse härom medfört, att i en hamn tillämpas enbart netto-, i en annan enbart brutto- och slutligen i en tredje hamn i vissa fall netto- och i andra fall bruttoviktsberäkning, och detta stundom utan att hamntaxan innehåller något stadgande härom. Detta kan varken ur den taxefastställande myndighetens eller ur trafikanter-

nas synpunkt anses tillfredsställande. Enligt Kollegii åsikt bör i detta hänseende en och samma regel gälla för alla landets hamnar, och Kollegium har vid övervägande av frågan funnit sig böra föreslå samma bestämmelse som sjöfartsavgiftssakkunniga, nämligen beräkning efter bruttovikt. Det tyngst vägande skälet för detta ståndpunktstagande är, att sjöfrakterna nästan undantagslöst beräknas på bruttovikten, vilket medför, att uppgift härom i allmänhet utan vidare kan hämtas ur frakthandlingarna. Kollegium vill dock framhålla, att i hamnar, som nu tillämpa avgiftsberäkning för nettovikt, en övergång till bruttoviktsberäkning kommer att, med bibehållna avgifter, verka direkt avgiftshöjande, enär avgift kommer att få erläggas även för taran. En omräkning av avgifterna i dylika hamnar måste därför vidtagas.

Enär det emellertid kan tänkas att något varuslag av ett eller annat skäl bör kunna avgiftsbeläggas efter annan beräkningsgrund än bruttovikten, har författningsförslaget avfattats så, att möjlighet härtill finnes. Dylik avvikelse bör dock icke få förekomma annat än i undantagsfall.

För att ytterligare fastslå, att hamnavgiften skall för varje varuslag vara till sitt belopp angiven i taxan, ansågs bestämmelse härom böra intagas i författningsförslaget.

Kollegii preliminära förslag var utformat enligt dessa riktlinjer. *Hamnförbundet* har i sitt yttrande förklarat sig icke hava något att erinra mot att varornas vikt blir enhetlig avgiftsgrund, men har framhållit, att hänsyn måste tagas till vissa förhållanden, som omöjliggjorde eller högst avsevärt försvårade en debitering efter vikt, något som särskilt gällde trävaror, samt vidare, att bruttovikten ibland icke kunde erhållas ur de frakthandlingar, som låge till grund för avgiftsdebiteringen. Förbundet förutsatte, att Kommerskollegium komme att fastställa vissa relationstal mellan vikt och rymd för ett antal varor.

Kollegium har för avsikt att, om förslaget blir godtaget, fastställa dylika relationstal.

Redareföreningen har icke gjort något uttalande på denna punkt.

För närvarande finnes icke stadgat, huruvida varuavgiften vid viktsberäkning skall utgå endast för jämna 100 kg eller jämväl för delar därav. Även härutinnan lärer tillämpningen vara olika i olika hamnar. *Sjöfartsavgiftssakkunniga* föreslogo (§ 13), att varuavgift skulle utgå endast för hel beräkningsenhet. Enär avgift för delar av beräkningsenheten kan vara av en viss betydelse för de mindre hamnarna, synes möjlighet för upptagande härav böra beredas, men Kollegium anser nödvändigt, att regler härför givas, så att enhetlighet även i detta avseende vinnes i hamntaxorna. Kollegium föreslår därför, att avgiften beräknas för jämna tiotal av kilogram, därvid femtal eller däröver avrundas uppåt, lägre tal nedåt. Bestämmelsen i hamntaxeförordningen att vid avgiftsberäkning uppkommande brutet tal av öre icke skall räknas har bibehållits. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha icke gjort några uttalanden på dessa punkter.

Punkt 2.

I denna punkt hava under a)—i) sammanförts samtliga bestämmelser om befrielse från erläggande av varuavgift. Den motsvarar punkterna 12, 13 och 14 i gällande hamntaxeförordnings § 8.

a)

Hamntaxeförordningens § 8 punkt 14 a) medgiver avgiftsbefrielse för »försvarsverket tillhöriga varor ävensom de övriga kronans varor, som icke äro avsedda att användas vid bedrivande av industriell eller därmed jämförlig verksamhet».

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo följande formulering (§ 14): »staten tillhörigt gods, i den mån detsamma icke använts eller är avsett att användas i statens affärsdrivande verksamhet». *Hamnavgiftskommittén* ansåg, att avgiftsbefrielsen borde begränsas att gälla försvarsverket, lotsverket och tullverket.

I sitt preliminära förslag hade Kollegium upptagit den av *sjöfartsavgiftssakkunniga* föreslagna formuleringen.

Hamnförbundet har i sin vid behandlingen härovan av förslagets 9 § punkt 2 b) återgivna framställning uttalat sig även angående avgiftsfriheten för kronans varor. Kollegium får hänvisa till referatet under nämnda punkt.

Hamnförbundet har härutöver beträffande förevarande förslag anfört bl. a. följande.

Uttrycket »staten tillhörigt gods» erbjöde ur debiteringssynpunkt många svårigheter. Sålunda kunde exempelvis en mäklare omhänderhava transporten av statens egna varor och vara angiven som emottagare, varvid hamnavgift felaktigt debiterades. Å andra sidan kunde för statens räkning beställd vara enligt uppgjort köpeavtal övertagas av staten först sedan varan levererats, besiktigats och godkänts. Vid lossning över kaj vore staten sålunda icke ägare av godset, men skeppningshandlingarna vore i många fall ställda direkt på statens verk eller inrättning. Hamnarnas debiteringsorgan måste i varje sådant fall ingå i tidsödande prövningar. Förbundet hölle före, att formuleringen av ifrågavarande punkt beträffande »statens varor» borde svara mot formuleringen av bestämmelsen rörande »statens fartyg». Avgiftsfriheten syntes kunna inskränkas till försvarsverkets, lotsverkets och tullverkets varor, då de användes för dessa verks eget behov.

Redareföreningen har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Vid den omprövning av denna fråga, vartill hamnförbundets yttrande föranlett Kollegium, har Kollegium ansett sig böra modifiera sitt förslag i avslutning till förbundets uttalade mening och till Kollegii motsvarande förslag i vad avser fartygsavgifterna. Kollegium föreslår därför, att punkten a) erhåller följande formulering: »vara, som befordras med fartyg, befriat från hamnavgift jämlikt 9 § punkt 2 b), därest varan tillhör fartygets ägare eller den, som förfogar över fartyget».

b)

Kollegium har här bibehållit nu — enligt § 8 punkt 14 b) av hamntaxeförordningen — gällande men av *sjöfartsavgiftssakkunniga* icke upptagna

bestämmelse om avgiftsbefrielse för postförsändelser. I sitt preliminära förslag hade Kollegium icke medtagit denna bestämmelse, vilket icke föranlett något uttalande av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*.

Med hänsyn emellertid till att postförsändelser av ålder varit befriade från hamnavgift och till att hamnavgifter för dylika försändelser icke torde kunna vara av någon ekonomisk betydelse för hamnarna, har Kollegium i det slutliga förslaget återgått till hamntaxeförordningens bestämmelse.

c)

Enligt gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 14 c) och d) skola från varuavgift vara befriade »passagerares reseffekter» och »varor, för vilka avgift å järn- och metallvåg betalas».

Sjöfartsavgiftssakkunniga bibehöllo (§ 14) förstnämnda befrielsegrund under benämningen »resandes effekter» men föreslogo borttagandet av den andra befrielsegrunden, enär järn- och metallvågar i förordningens bemärkelse icke längre funnes. *Hamnavgiftskommittén* uttalade icke någon erinran mot dessa förslag.

Kollegium upptog i sitt preliminära författningsutkast avgiftsbefrielse för resandes effekter samt föreslog därjämte avgiftsbefrielse för av resande för eget bruk medförd personbil, motorcykel och cykel.

Hamnförbundet har härom uttalat, att förbundet icke kunde finna, att automobiler borde vara avgiftsfria. I vissa hamnar uppginge dessa årligen till flera tiotusental och utgjorde besvärliga hinder för hamntrafiken. Det synes därför vara rätt och billigt, att hamnavgift skulle få utgå för automobiler, som passagerare medförde till eget bruk, i de hamnar där de förekommo i större antal och kunde få viss ekonomisk betydelse.

Redareföreningen har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Genom den av Kollegium föreslagna avgiftsbefrielsen för av resande för eget bruk medförd personbil, motorcykel och cykel kommer ett önskemål om underlättande av turisttrafiken att tillgodoses. Någon betydelse av större ekonomisk räckvidd har bestämmelsen icke för det stora flertalet hamnar. Ehuru vissa skäl givetvis kunna anföras till förmån för den av hamnförbundet hävdade uppfattningen åtminstone i fråga om några hamnar i landet, anser Kollegium, att befrielsegrunden principiellt bör bibehållas. Skulle förhållandena i någon särskild hamn motivera avgifter för medförda automobiler, finnes alltid möjlighet att härom göra framställning hos Kungl. Maj:t.

d)

Som ytterligare befrielsegrund upptager gällande hamntaxeförordning under § 8 punkt 14 e) »varor, som från sådant fartyg, varom förmäles i mom. 9 d), lossas och med samma fartyg åter utföras».

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 14) — utan erinran från *hamnavgiftskommittén* — i huvudsak samma bestämmelse.

Kollegium anser nu gällande bestämmelse i sak böra bibehållas. Detta för-

slag har icke föranlett något uttalande av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*.

e), f) och g)

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 14) avgiftsbefrielse jämväl i vissa i hamntaxeförordningen ej upptagna fall, nämligen för:

proviant, fartygsbränsle eller skeppsförnödenheter för det fartygs behov, i vilket varorna inlastats;

gods, som av fartyg intages eller utlossas såsom ballast, därest för denna ballast frakt icke erlagts och ej heller är avsedd att erläggas;

sådant hamnägaren eller hamninnehavaren tillhörigt gods, som använts eller är avsett att användas för hamnens räkning.

Det ifrågavarande förslaget föranledde icke någon erinran från *hamnavgiftskommitténs* sida.

Kollegium intog motsvarande bestämmelser i sitt preliminära förslag. *Hamnförbundet* har föreslagit en viss formell ändring av den sistnämnda föreskriften men i övrigt icke haft något att erinra mot förslaget i denna del. *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på dessa punkter.

I det slutliga förslaget ha vissa formella ändringar av de ifrågasatta bestämmelserna vidtagits.

h) och i)

I hamntaxeförordningens § 8 punkterna 12 och 13 stadgas avgiftsbefrielse i vissa fall för nederlags- och transitoupplagsgods. *Sjöfartsavgiftssakkunniga* intogo i sitt förslag (§ 14) motsvarande bestämmelser bland de allmänna befrielsegrunderna. Sakkunniga föreslogo sålunda avgiftsbefrielse för:

varor, som på viss ort angivits till nederlag och för vilka vid uppläggningshamnavgift erlagts, då varorna från nederlaget åter utföras från den orten, vare sig varorna omedelbart i samband därmed förtullas eller överflyttas till annat nederlag eller reexporteras till utrikes ort eller föras till svensk frihamn;

varor som angivas till transitupplag, då de å sådant upplag intagas.

Hamnavgiftskommittén riktade mot förslaget den anmärkningen, att då två hamnar med skilda taxeområden funnes inom samma ort, orden »viss ort» och »den orten» borde utbytas mot »viss hamn» och »den hamnen».

Kollegii preliminära förslag anslöt sig till sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag med de av hamnavgiftskommittén ifrågasatta ändringarna. *Hamnförbundet* och *redareföreningen* ha icke uttalat sig om de sålunda föreslagna bestämmelserna.

I sitt slutliga förslag har Kollegium vidtagit vissa redaktionella ändringar av bestämmelserna i fråga.

I anslutning till i hamntaxeförordningen medgiven rätt för vederbörande att föreslå avgiftsbefrielse även i andra fall än de i förordningen upptagna har införts ett stadgande om befogenhet för den taxefastställande myndigheten att medgiva avgiftsbefrielse i andra fall än tidigare i paragrafen angivits.

Punkt 3.

Under § 13 i gällande hamntaxeförordning finnes en bestämmelse av följande lydelse: »I vilken mån avgift må uppbåras för flottgods, som i hamn inkommer, därom skall gälla vad Kungl. Maj:t härutinnan kan föreskriva.» En liknande bestämmelse återfanns i *sjöfartssavgiftssakkunnigas* förslag (§ 26) och lämnades utan erinran av *hamnavgiftskommittén*.

Emellertid finnas icke några generella regler om hamnavgift för flottgods, utan föreskrifter härom hava av Kungl. Maj:t meddelats i hamntaxorna från fall till fall.

Med hänsyn till den avsevärda ekonomiska roll, som flottgodsavgifterna i regel spela för de hamnar, i vilka de förekomma — huvudsakligast en del norrlandshamnar — anser Kollegium att möjlighet alltjämt bör beredas dem att uppbära hamnavgift för flottgods. Enär emellertid härvidlag förhållandena äro mycket skiftande, kunna några generella regler icke givas. Kollegium intog därför i sitt preliminära förslag en bestämmelse av följande lydelse: »För flottgods må hamnavgift fastställas endast på grund av undantagsvis förekommande förhållanden.»

Hamnförbundet har i sitt yttrande — under hänvisning till att avsikten uppenbarligen icke vore, att hamnavgift för flottgods icke skulle få utgå i hamnar, där den spelade en viss roll och där förhållandena påkallade en sådan avgift — ifrågasatt följande formulering: »För flottgods må hamnavgift fastställas, där så kan anses av förhållandena påkallat.» *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på denna punkt.

På grund av vad hamnförbundet anfört har Kollegium i sitt slutliga förslag upptagit förbundets formulering.

Punkt 4.

I gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 11 stadgas, att för varor, som lossas eller lastas i hamnen utan att därvid föras över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga, hamnavgift må utgå endast på grund av undantagsvis förekommande förhållanden och allenast därest sådant är i taxan särskilt angivet. Avgiften må dock icke överstiga hälften av avgiften för varor, som över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga lossas eller lastas. Därest hamnavgift ifrågasättes, skall avgiftens storlek uttryckligen angivas och erforderlig utredning för frågans bedömande förebringas.

Bestämmelse i anslutning till denna paragraf finnes införd i en del hamntaxor. Bestämmelsens tillkomst och de olika uppfattningar, som gjort sig gällande om dess innebörd, framgår av följande uttalande av *sjöfartssavgiftssakkunniga* (sid. 224 f.):

»Enligt kungl. brev den 4 februari 1870, som innefattade de huvudsakliga bestämmelserna om hamntaxeväsendet före tillkomsten av nu gällande förordning, stadgades, att, om för gods, som lastades eller lossades i hamn utan att därvid föras över kaj eller brygga, avgift skulle erläggas, vilket endast finge äga rum på grund av undantagsvis förekommande förhållanden, sådant borde särskilt i taxan utmärkas, varjämte föreskrefs, att avgiften för sådant fall icke finge sättas högre

än 50 procent av avgiften för varor, som lastades eller lossades över kaj eller brygga. Angivna stadgande torde otvivelaktigt få anses ha åsyftat det förhållandet, att varor lastades eller lossades ute på vattnet ur en farkost i en annan. I handels- och sjöfartskommitténs betänkande om sjöfartsavgifter omförmåles emellertid, att stadgandet i tillämpningen även givits den innebörd, att reducerad avgift kunde få uttagas, då gods lossats eller lastats över kaj eller brygga, som tillhört annan än resp. hamnägare. Kommittén ansåg det icke böra förmenas städerna att erhålla någon hamnavgift av varor även för gods, som lossas eller lastas över sådan kaj eller brygga inom hamnområdet, som icke tillhör staden, och föreslog därför, att det ifrågavarande stadgandet skulle uppdelas samt givas den innebörd

att för gods, som lastades eller lossades över sådan kaj eller brygga inom hamnområdet, vilken icke tillhör staden, avgiften icke skulle få sättas högre än 50 procent av avgiften för varor, som lastades eller lossades över staden tillhörig kaj eller brygga; och

att för gods, som lastades eller lossades inom hamnområdet utan att därvid föras över vare sig staden eller enskild tillhörig kaj eller brygga, avgift ej finge upp-bäras, därest ej undantagsvis förekommande förhållanden skulle för någon ort finnas böra föranleda ett särskilt medgivande i sådant avseende, i vilket fall avgiften dock icke skulle få sättas högre än 50 procent av avgiften för varor, som lastades eller lossades över staden tillhörig kaj eller brygga.»

Sakkunniga refererade härefter Kollegii den 8 juni 1904 över handels- och sjöfartskommitténs ifrågavarande betänkande avgivna utlåtande, vari Kollegium uttalat bl. a. följande.

Det finge ej förbises, att, medan hamnavgiften för fartyg skulle utgöra ersättning för begagnandet av själva hamnen med däri för fartygets trygghet och bekvämlighet åvägabragta anstalter, avgiften för varor huvudsakligen vore avsedd att utgå såsom gottgörelse för begagnandet av de särskilt för varutrafikens behov gjorda anläggningar, såsom kajer och bryggor, över vilka varorna kunde lastas eller lossas. Såsom regel borde alltså gälla, att varuavgift ej borde till hamnägaren utgå, med mindre hamninrättningen tillhörande kaj eller brygga för ändamålet användes. Emellertid kunde förhållandena vid vissa hamnar vara sådana, att hamnägaren, vilken bekostat och underhölle för varutrafiken avsedda anläggningar, kunde genom vidtagande av särskilda åtgärder från varuavsändarens eller varumottagarens sida berövas all varuavgift, därest denna icke skulle erläggas i annat fall än då vid varornas lastande eller lossande begagnades till hamninrättningen hörande kaj eller brygga. Därför hade enligt Kollegii mening i 1870 års kungl. brev förutsatts att, även om så ej skedde, hamnägaren kunde böra, om särskilda förhållanden därtill föranledde, tillerkännas viss avgift för lastade eller lossade varor, vilken avgift likväl då ansetts ej böra överstiga femtio procent av den normala varuavgiften. Ehuru Kollegium sålunda gillade den i förslaget framförda principen om reducerad hamnavgift i dylika fall, ville Kollegium icke ansluta sig till att avgift i de i förslagets första punkt åsyftade fall skulle kunna åsättas, även om ej undantagsvis förekommande förhållanden därtill gäve anledning. Lika litet funne Kollegium skäl för den åtskillnad kommittén tänkt sig böra äga rum i fråga om avgifts medgivande i sagda fall och för det i 1870 års kungl. brev särskilt åsyftade fall att varor lastades eller lossades ur en farkost i en annan eller annorledes utan att föras över kaj eller brygga. Från den synpunkt, som i dessa särskilda fall borde vara bestämmande för hamnavgifts åsättande, nämligen hamninrättningens tilläventyrs berättigade anspråk på någon avgift för varor, som inom hamnområdet lastades eller lossades, även om de ej fördes över hamninrättningens kaj eller brygga, syntes Kollegium sagda fall vara alldeles likartade. Kollegium ansåge alltså den av kommittén föreslagna uppdelningen av stadgandet ej vara erforderlig eller lämplig, utan endast en förtydligande omformulering därav vara tillfyllest.

Sakkunniga återgävo vidare ett av hamnförbundet beträffande hamntaxeförordningens här ifrågavarande stadgande gjort uttalande av i huvudsak följande lydelse.

Stadgandet syntes utgå från den förutsättningen, att genom fartygsavgiften i allmänhet skulle kunna beredas full ersättning för begagnande av hamnens anstalter utom själva kajerna, medan varuavgiften vore att anse såsom vederlag speciellt för användandet av dessa senare. Den i taxeförordningen sålunda framskymtande principen vore enligt hamnförbundets mening ägnad att ingiva stora betänkligheter. Redan ett flyktigt studium av uppgifterna till den officiella sjöfartsstatistiken syntes ådagalägga, att hamnarnas inkomster av fartygsavgifter som regel icke tillnärmelsevis försloge att bestrida de under alla förhållanden nödvändiga driftskostnaderna, utan att hamnekonomin i huvudsak måste baseras på varuavgifter. Att av fartygen uttaga så stora avgifter, att enbart med hjälp av dessa kunna täcka kostnaderna för anläggning och vidmakthållande av inseglsrännor, fyrbelysning, administration och andra sådana — bortsett från kajanordningarna — erforderliga föranstaltningar, syntes enligt hamnförbundets mening överhuvudtaget icke vara möjligt utan oskäligt betungande av rederinäringen. Det låge i sakens natur, att visst bidrag till de fasta utgifternas bestridande måste påräknas även av varutrafiken, oavsett huruvida för denna trafik anlitas vederbörande hamninrättnings egna kajer eller trafiken ginge över enskilda, inom hamnområdet belägna kajer. I vad mån nedsättning av ordinarie varuavgift kunde medgivas av den anledningen, att hamnens kajer ej toges i anspråk, innefattade en fråga, som borde bedömas efter föreliggande lokala förhållanden. Principiellt borde emellertid hamnägarens rätt till varuavgift även i dessa fall erkännas, dock med de inskränkningar, som kunde hava stadgats vid hamnområdets fastställande. I överensstämmelse med vad sålunda anförts förordade hamnförbundet för sin del, att ifrågavarande bestämmelse omredigerades förslagsvis på följande sätt: »För varor, som lossas eller lastas i hamnen utan att därvid föras över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga, må hamnavgiften utgå med nedsatt belopp. Storleken av den nedsättning, som ifrågasättes, skall uttryckligen angivas. Därest vid fastställande av hamnområde särskild föreskrift meddelats angående hamnägares rätt till avgifter för varor, som avses i detta moment, skall sådan föreskrift iakttagas vid hamntaxeförslags upprättande».

Sjöfartsavgiftssakkunniga uttalade för egen del följande.

Åtskillnad borde göras mellan å ena sidan det fall, att gods lossades eller lastades ute på vattnet, och å andra sidan det fall, att lossning eller lastning skedde vid annan än hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga. I förstnämnda fall borde åt hamnarna lämnas frihet att medgiva sådan rabatt, som kunde vara av de lokala förhållandena påkallad och lämplig. Principiellt hade de sakkunniga därvid delat den av hamnförbundet anförda uppfattningen, att även varuavgiften finge anses utgöra ersättning för de inom hamnen förekommande sjöfartsanstalterna i allmänhet och att med hänsyn härtill en obligatorisk rabatt för sådan lossning eller lastning, som skedde ute på vattnet, icke kunde anses berättigad. Med lossning eller lastning ute på vattnet borde likställas det fall, att fartyg verkställde lossning ur eller lastning i annat fartyg, som vore angjort vid hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga. Beträffande återigen lossning eller lastning vid annan än hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga tillkomme ett annat intresse, nämligen den enskilde kajägarens, som i detta sammanhang icke finge förbises. Då, såsom väl i regel syntes vara fallet, denne icke tillerkänts någon del av avgiftsuppbörden i hamnen, ehuru han själv stode för kajanläggningens underhåll, kunde det näppeligen anses vara rättvist, att det gods, som lossades eller lastades vid den enskilda kajen eller bryggan, belastades med full varuavgift. Alldeles särskilt framträdde det oegentliga däri, därest godset tillhörde kajägaren eller eljest lossades eller lastades för dennes

räkning. För fall av sist angiven art syntes det de sakkunniga, som om ett allmänt fritagande från avgiftsplikten i vad gällde varuavgiften vore det mest naturliga. I likhet med vad som i nu förevarande fråga anförts beträffande fartygsavgiften borde emellertid erinras om att även i nu avsedda fall hamnförvaltningen kunde äga befogade anspråk på att berättigas uppbära en viss mindre varuavgift. Förhållandena kunde nämligen vara sådana, att den enskilda kajen eller bryggan överhuvud icke kunde för sitt ändamål utnyttjas, därest icke vissa av hamnförvaltningen vidtagna anordningar eller utförda anläggningar — kanske ofta av omfattande och kostsam beskaffenhet — kommit till stånd. De sakkunniga förordade därför, att nu gällande bestämmelse i ämnet bleve — utom i vad densamma avsåge lossning eller lastning ute på vattnet — i sak bibehållen oförändrad.

Sakkunnigas författningsförslag (§ 15) var av följande lydelse:

»Därest nedsatt avgift bestämmes för varor, som inom hamnområdet lossas eller lastas från fartyg till fartyg utan att därvid föras över kaj eller brygga, skall storleken av sådan nedsättning i taxan uttryckligen angivas.

För varor, som lossas eller lastas vid enskild tillhörig kaj eller brygga inom hamnområdet, må avgift utgå endast på grund av undantagsvis förekommande förhållanden och allenast därest sådant är i taxan särskilt angivet. Avgiften må dock icke överstiga hälften av avgiften för varor, som över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga lossas eller lastas. Därest hamnavgift ifrågasättes, skall avgiftens storlek uttryckligen angivas och erforderlig utredning för frågans bedömande förebibras.»

Hamnavgiftskommittén föreslog, att orden »avgiften må dock icke överstiga hälften av avgiften för varor, som över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga lossas eller lastas» måtte utgå och motiverade detta med följande uttalande:

»Begränsningen av avgiften till högst hälften av den avgift för varor, som över hamninrättningen tillhörig kaj eller brygga lossas eller lastas, synes kommittén godtyckligt vald. Det finnes utan tvivel fall, då hamnarna med lätthet skulle kunna förebringa utredning, som motiverar uttagande av betydligt mera än halv hamnavgift. Stadgandet i nu gällande hamntaxeförordning har lagt hinder i vägen för fastställande av en rätt avvägd hamnavgift. Man hade därför väntat sig, att rättelse skulle ske i förslaget till ny hamntaxeförordning. Med den föreslagna bestämmelsen är det givetvis icke uteslutet, att en hamn inom sitt eget område skulle kunna få en konkurrent, som med lägre hamnavgift än den, som utgår för gods, vilket föres över andra kajer, skulle kunna draga till sig någon del av trafiken. Hamnavgiften för exempelvis kaffe och vissa kolonialvaror är ju så hög, att en rabatt med 50 % vid den enskilda kajen mycket väl kan tänkas få nyssnämnda följd.»

Kollegium får för egen del anföra följande. Ehuru rent principiellt sett goda skäl tala för den uppfattningen, att varuavgift icke bör utgå annat än då varan föres över hamnens kajer eller bryggor, synas dock vissa omständigheter, bl. a. hamnens kostnader för sjöfartsanstalterna i allmänhet och konkurrensförhållanden, kunna föranleda till att hamnen bör tillräknas avgift även för varor, som lastas eller lossas utan att därvid föras över hamnens kajer eller bryggor. Enligt Kollegii åsikt kan det icke anses tillfredsställande, att t. ex. en enskild bryggägare i en hamn skall kunna i konkurrens med hamnen draga varutrafiken från hamnens kajer till sina egna genom att erbjuda lägre hamnavgifter än hamnen i övrigt. Det

förhåller sig nämligen så, att möjligheten för den enskilde kajägaren att i konkurrens med hamnen draga varutrafiken till sig, i de ojämeförligt flesta fallen är beroende på de avsättnings- och kommunikationsmöjligheter, som hamnplatsen erbjuder för varorna. Dessa avsättningsmöjligheter kunna vara av den betydelse, att den enskilde kajägaren genom den inkomst han kan bereda sig i form av upplagsavgifter, provisioner o. d., erhåller förräntning å det i kajen nedlagda kapitalet även utan hamnavgifter å varorna. Från denna utgångspunkt synes Kollegium bestämmelsen om högst halv avgift till hamnen för varor, som föras annorledes än över hamnens kaj, icke längre böra bibehållas. Kollegium anser dock, att *såsom regel* alltjämt högst halv hamnavgift bör ifrågakomma; endast i undantagsfall och då särskilda omständigheter föreligga skall högre avgift kunna fastställas. Någon generell föreskrift hur avvägningen därvid bör ske kan här icke, lika litet som i fråga om fartygsavgifterna, lämnas, utan frågan får prövas från fall till fall, med hänsyn till de lokala förhållandena i respektive hamnar. Skulle det härvid visa sig, att hamnen lider verkligt men av konkurrens från enskild kaj, bör den möjligheten finnas öppen att få hamnavgiften för varor höjd upp till hel avgift.

I vissa Kungl. brev angående fastställelse av hamnområde ha föreskrifter lämnats om avgiftsbefrielse för varor, som införas för den private kajägarens enskilda behov. Denna befrielsegrund synes Kollegium böra principiellt bibehållas, då det icke kan anses riktigt, att en företagare, som varit förtänksam nog att i tid förvärva mark inom hamnen och där uppföra en kajanläggning, icke skall få föra in eller ut sina egna varor eller råvaror för egen tillverkning utan att erlägga avgift för dem till hamnen. Kollegium anser dock, att liksom nu är fallet något uttryckligt stadgande härom icke är erforderligt i själva författningstexten.

Kollegii preliminära förslag var avfattat i överensstämmelse med dessa synpunkter.

Hamnförbundet har i sitt remissvar, under återgivande av sitt ovan refererade yttrande, uttalat, att förbundet ansåge det vara i princip felaktigt att praktiskt maximera avgift för gods, som fördes över enskild kaj, till 50 % av den avgift, som utginge då godset fördes över hamnen tillhörig kaj eller brygga. Denna begränsning vore godtyckligt vald. Man syntes icke kunna behandla dessa avgiftsfrågor så schematiskt. Förbundet kunde icke dela den uppfattning, som komme till synes i Kollegii förslag och motivering, samt hemställde, att förevarande spörsmål måtte tagas under förnyad prövning med beaktande av vad förbundet och vissa till förbundet anslutna hamnar härutinnan anfört.

Redareföreningen har på denna punkt anfört följande.

I avseende å varuavgifterna hade föreningen funnit skäl föreligga för att s. k. omlastningsgods i tullhamn måtte åtnjuta avgiftsbefrielse. Det förtjänade att framhållas, att flera hamnar, däribland våra största, nämligen de i Stockholm och Göteborg, icke krävde särskild avgift för varor, vilka direkt omlastades från fartyg till fartyg för att därefter utföras från hamnen. I Malmö åter debiterades avgift för gods, varom nu vore fråga, ett förhållande, som föreningen tidigare påtalat för

länsstyrelsen i Malmöhus län. Förhållandena i Malmö hade medfört en omdirigering av fartygen till andra hamnar, främst Köpenhamn, där jämväl avgiftsfrihet föreläge för omlastningsgods. Ett borttagande av nu ifrågavarande avgift skulle motverka denna tendens.

Redareföreningens yrkande om avgiftsfrihet för omlastningsgods har Kollegium ej funnit sig böra biträda, då Kollegium delar den av sjöfartsavgifts-sakkunniga uttalade uppfattningen, att varuavgiften får anses utgöra ersättning även för en del av kostnaderna för de allmänna sjöfartsanstalterna i hamnarna. För övrigt torde den av Kollegium föreslagna avfattningen av bestämmelsen möjliggöra en rättvis avvägning av hamnavgiftsbelastningen i de fall, varom här är fråga. I det slutliga förslaget har därför vidtagits endast en formell ändring av bestämmelsen, varjämte föreskriften om förebringande av utredning utbrutits och överförs till 13 § 2 mom.

11 §.

1 gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 19 stadgas följande:

»Lindring i eller befrielse från fastställd hamnavgift eller andra fastställda taxebestämmelser må ej medgivas viss trafikant, utan skall efter bestämd, på förhand kungjord samt kommerskollegium och Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande delgiven grund tillkomma en var trafikant under lika förhållanden.»

Samma bestämmelse återfanns i § 18 i *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag och föranledde icke något uttalande från *hamnavgiftskommittén*.

Mot denna för hamntaxeväsendet mycket betydelsefulla bestämmelse om förhandsanmälan av avgiftsbefrielse eller -lindring har den anmärkningen framställt, att den hindrade hamnarna att i konkurrensen med järnvägar-na tillämpa en lika smidig och individuell taxepolitik som dessa. Härjämte skulle det i praktiken ha visat sig, att föreskriften om lindringens respektive befrielsens förhandsanmälan hos Kollegium och länsstyrelsen ofta icke beaktades och i vissa fall svårigen kunde efterkommas. Då denna anmärkning icke saknar fog, har Kollegium ansett kravet på förhandsanmälan icke längre upprätthållas. Det kan nämligen stundom vara önskvärt, att beslut om lindring kan träda i kraft omedelbart utan att förhandsanmälan behöver avvaktas, bl. a. om i något fall hastigt inträffande särskilda förhållanden motivera en generell lindring. Kollegium har härvid även beaktat vad redareföreningen anfört i sin skrivelse den 28 september 1936. Fordran på att beslutet skall på förhand kungöras bör däremot icke eftergivas. Kollegium föreslår därför, att bestämmelsens senare del utformas sålunda: »utan skall efter bestämd, på förhand kungjord grund, som ofördröjligen skall delgivas kommerskollegium och vederbörande länsstyrelse, komma en var trafikant under lika förhållanden till godo». Varken *hamnförbundet* eller *redareföreningen* har gjort något uttalande rörande ifrågavarande bestämmelse.

12 §.

I denna paragraf ha dels i anslutning till *sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag* (§ 16), vilket lämnats utan erinran av *hamnavgiftskommittén*, sammanförts

föreskrifterna i gällande förordnings § 8, punkterna 15 och 17, angående sådana bestämmelser om hamnavgifter, som meddelats i samband med beslut om fastställelse av hamns gränser i vattnet eller genom avtal med främmande makt, dels ock införts en ny bestämmelse om statens fiskehamnar ävensom statsunderstödda dylika hamnar.

I sistnämnda hänseende har Kollegium tidigare framhållit, att för statens fiskehamnar och statsunderstödda dylika hamnar kunde erfordras särskilda bestämmelser på grund av de säregna förhållanden, som där råda. *Sjöfartsavgiftssakkunniga* uppmärksammade detta förhållande och föreslog i § 12 punkt 5, att »för fartyg, som är utrustat för och användes till fiske, må särskilda föreskrifter rörande hamnavgift meddelas». *Hamnavgiftskommittén* lämnade förslaget utan erinran.

I nu förevarande hänseende föreslog Kollegium i det preliminära förslaget en bestämmelse av följande lydelse:

»För statens fiskehamnar och därmed jämförbara mindre hamnar må särskilda föreskrifter rörande hamnavgift meddelas.»

Hamnförbundet har i sitt yttrande fäst uppmärksamheten på att konkurrens i vissa fall kan förekomma från fiskehamnar gentemot andra hamnar, ett förhållande, som förbundet ansåge icke böra få komma i fråga. *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på denna punkt.

I det slutliga förslaget har den ifrågavarande bestämmelsen underkastats viss redaktionell ändring, varjämte uttrycket »därmed jämförbara mindre hamnar» utbyts mot statsunderstödda fiskehamnar.

De övriga bestämmelserna i denna paragraf ha icke föranlett någon erinran av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*.

Den av hamnförbundet berörda frågan om konkurrensen från fiskehamnarna har närmare behandlats av *Skånska hamnförbundet* i skrivelse till Kollegium den 28 juli 1939. Förbundet har framhållit, att över fiskehamnarna numera torde införas bl. a. kol, koks, ved, petroleumbeck och gödning samt utföras spannmål. Denna trafik underlättades enligt förbundets mening icke oväsentligt av lastnings- och lossningsförhållandena i fiskehamnarna. Förbundet har vidare anfört följande:

»Hamnavgiftsfrågan är emellertid den, som i första hand väckte uppmärksamhet. Det har framhållits, att hamnavgifterna i vissa fiskehamnar äro lägre än i angränsande handelshamnar. Man har från skilda håll tillkännagivit den åsikten, att fiskehamnen och handelshamnen tjäna helt olika syften och att den förra väl torde vara avsedd för helt annan trafik än den senare. Inom förbundet har vidare framförts den synpunkten, att den nu i vissa fiskehamnar bedrivna rörelsen icke förutsatts vid anläggandet av de med statsmedel utbyggda fiskehamnarna. Man anser häri föreligga ett visst motsatsförhållande. Om statsmedel anvisas till fiskehamnarnas anläggande, bör man enligt den inom förbundet tillkännagivna uppfattningen icke därmed skapa förutsättningar för en exempelvis genom låga hamnavgifter uppkommande konkurrens med de egentliga handelshamnarna. Dessa äro — ofta genom stora ekonomiska uppoffringar från respektive städers sida — utbyggda och utrustade för att tjäna den allmänna godsrorelsen, något som icke torde kunna sägas vara ändamålet med de statsunderstödda fiskehamnarna.»

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, Lantbruksstyrelsen och Svenska hamnförbundet ha yttrat sig över den ifrågavarande framställningen.

Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen har i sitt yttrande den 12 december 1939 framhållit, att avgifterna för fartyg av minst 10 tons nettodräktighet visserligen i regel vore högre i handelshamnarna än i fiskehamnarna men att denna differens med hänsyn till storleken av de fartyg, som trafikerade fiskehamnarna, motsvarade endast 0·4—0·6 öre per 100 kg lossade eller lastade varor ävensom att avgifterna för mindre fartyg samt för varor med undantag av motorbrännolja vore högre i fiskehamnarna. Det syntes på grund härav uteslutet, att fiskehamnarnas hamnavgifter i något fall menligt influerat på varutrafiken i berörda handelshamnar. Styrelsen har vidare påpekat, att den förmenta konkurrensen med handelshamnarna dessutom torde möta svårigheter särskilt med hänsyn till det ringa vattendjupet — 2·0—3·5 meter — i fiskehamnarna.

Lantbruksstyrelsen har i yttrande den 12 augusti 1939 uttalat följande:

»Vid avgivande av utlåtande över förslag till taxor för ifrågavarande hamnar har Lantbruksstyrelsen som regel ansett sig böra yttra sig endast över de föreslagna avgifterna för de fiskfångster, som lastas eller lossas i hamnarna, ävensom för fiskefartygen. Såvitt av ifrågavarande framställning framgår, synes sökandeförbundet icke hava några erinringar att göra mot sagda avgifter.

Skulle det visa sig, att taxorna för de statsunderstödda fiskehamnarna i andra avseenden äro mindre väl avvägda, har Lantbruksstyrelsen givetvis intet emot att dessa i erforderlig utsträckning revideras. Härvid bör dock beaktas, att hamnavgifterna för förnödenheter, som äro nödvändiga för fiskerinäringen, utmätas så att de icke bliva betungande för utövarne av denna näring.»

Hamnförbundet har i yttrande den 4 juni 1942 anslutit sig till de synpunkter, som framförts av Skånska hamnförbundet. Förbundet har i huvudsak anfört följande:

»Av avgiftsbestämmelserna i de för fiskehamnarna gällande taxorna framgår, att man i huvudsak grundat dessa hamnars ekonomi på fartygsavgifter, medan avgifterna för handelsvaror i allmänhet satts låga. Det kan måhända icke ifrågasättas förbud för fiskehamnarna att bedriva här avsedd trafik, ehuru de byggts med statsbidrag för annat ändamål än export och import av handelsvaror. Men det synes oberättigat, att statens ekonomiska bidrag skola utnyttjas till konkurrens med handelshamnarna på grundval av lägre avgifter. I dessa hamnar böra avgifterna ej sättas lägre än angränsande handelshamnars motsvarande avgifter för fartyg och varor. Denna handelshamnarnas önskan syntes berättigad jämväl ur en annan synpunkt. Fiskehamnarnas inkomster medgiva i allmänhet icke förräntande av det nedlagda statliga kapitalet, medan de kommunalt ägda handelshamnarna måste förränta det nedlagda kapitalet genom trafikinkomster. Skulle fiskehamnarnas ifrågavarande trafik icke enbart bero av de lägre avgifterna utan bestå jämväl efter avgiftsförhöjning, bleve dessa hamnar till fördel för staten i stånd att bättre förränta det nedlagda kapitalet.

Spörsmålet torde emellertid icke vara uttömt med dessa synpunkter. Kommerskollegium har i annat sammanhang berört frågan om en mera allmän planläggning av hamnväsendet i landet med särskild tanke på hamnbyggnadspolitiken samt påpekat faran för 'en splittring av trafiken, som kan föranleda skadliga rubbningar i konkurrensförhållandena ej blott för sjöfarten såsom sådan utan ock de olika hamnarna emellan genom förskjutningar i dessas upplandsområden m. m.'. Enligt vad förbundet har sig bekant äro jämväl dessa frågor föremål för under-

sökningar. Det synes vara motiverat, att därvid frågan om fiskehamnarnas och lastageplatsernas ställning i trafiken göres till föremål för övervägande och reglering.»

Det är givetvis icke avsett, att statens och statsunderstödda fiskehamnar, vilka tillkommit för helt andra ändamål, skola driva hamnrörelse i konkurrens med handelshamnarna. I de flesta fall torde också fiskehamnarnas läge och deras hamn- och kommunikationsförhållanden icke möjliggöra en dylik konkurrens. I de fall, där emellertid förutsättningar föreligga för fiskehamnarna att leda till sig trafik från handelshamnarna, är korrektivet häremot en lämplig avvägning av avgiftssatserna. Några generella regler i förevarande avseende torde icke kunna givas, utan det torde få ankomma på den taxefastställande myndigheten att i de speciella fallen beakta dessa förhållanden. Då envar, som så önskar, beredes tillfälle att yttra sig över ingivna taxeförslag, torde få förutsättas, att vederbörande handelshamnar, därest konkurrens från fiskehamns sida anses föreligga, begagnar sig av denna möjlighet att yttra sig över taxeförslaget för fiskehamnen och därvid förebringa erforderlig utredning för frågans bedömande.

I § 8 punkt 16 i gällande hamntaxeförordning stadgas: »Angående hamnavgift i frihamn samt angående hamnavgift för varor å frilager gäller vad därom särskilt stadgas.» Dessa bestämmelser återfinnas icke i *sjöfartssavgiftssakkunnigas* förslag i annan mån än att i dettas § 22 intagits en bestämmelse av följande lydelse: »Om frihamn finnes särskilt stadgat.»

I 1931 års frihamnsavgiftssakkunnigas betänkande av den 15 oktober 1934 har anmärkts (sid. 222), att den i förenämnda författningsrum intagna hänvisningen beträffande hamnavgift i frihamn syntes böra utgå, enär någon anledning att i de nya frihamnsförfattningarna upptaga specialbestämmelser i därmed äsyftade ämne icke förelåge. I enlighet med frihamnsavgiftssakkunnigas förslag ha i de nya frihamnsförfattningarna icke influtit några bestämmelser om hamntaxor.

Förordningen den 20 december 1912 om frilager har, jämlikt Kungl. förordningen den 31 maj 1935, upphört att gälla den 1 januari 1936.

Vid nu angivna förhållanden ha bestämmelserna i hamntaxeförordningens § 8 punkt 16 icke medtagits i föreliggande förslag.

13 §.

I denna paragraf ha intagits bestämmelser motsvarande hamntaxeförordningens §§ 1 och 2 om förfarande vid ansökan om fastställelse av hamntaxa.

Sjöfartssavgiftssakkunnigas förslag (§ 4) byggde i stort sett på hamntaxeförordningens bestämmelser, och *hamnavgiftskommitténs* yttrande innehöll, utöver vad här nedan närmare utvecklats, endast en del påpekanden, som numera äro av mindre intresse.

Kollegii preliminära förslag i denna del, vilket icke föranledde någon erinran av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*, innehöll i sak motsvarande bestämmelser som det nu föreliggande slutliga förslaget.

Förslaget innefattar i huvudsak följande avvikelser från hamntaxeförordningens bestämmelser.

I fråga om hamn, för vilken hamntaxa tidigare ej varit fastställd, föreslås, att uppgift å anläggningskostnaden för hamnen skall lämnas med uppdelning på den del av hamnanläggningen, som omedelbart är avsedd att tjäna sjöfartens intresse, och övriga delar av hamnen. Vidare föreslås i fråga om dessa hamnar, att uppgift skall lämnas å antalet och sammanlagd netto-dräktighet av de fartyg, som under vart och ett av de senast förflutna tre — i stället för enligt hamntaxeförordningen två — kalenderåren besökt hamnen. Samma tidrymd föreslås beträffande uppgiften om de för hamnen viktigaste omsättningsartiklarna.

Enligt förslaget skall vidare vid varje ansökan om fastställelse av hamntaxa fogas karta över hamnen, utvisande hamnens gränser i vattnet samt befintliga kajbyggnader och andra till hamnen hörande för sjöfarten gjorda anstalter jämte beskrivning över dessa. Med hänsyn till de ny- och ombyggnader, som i stor utsträckning förekomma i hamnarna, har det syntts Kollegium önskvärt, att ifrågavarande utredningsmaterial förebringas i varje ärende angående fastställelse av hamntaxa.

I 2 mom. återfinnes den tidigare omförmälda bestämmelsen att erforderlig utredning skall förebringas, därest i taxeförslag ifrågasättes upptagande av hamnavgift vid kaj eller brygga utanför hamnens gränser, för passerande fartyg, för fartyg, för vilket grundpenningar utgå, för flottgods eller för varor, vilka lastas eller lossas i hamnen utan att därvid föras över hamnen tillhörig kaj eller brygga.

Under 3 mom. ha sammanförts bestämmelserna om den myndighet, till vilken framställningen skall ingivas, och om den tid, inom vilken detta skall ske.

Enligt gällande hamntaxeförordning skall framställning om fastställelse av hamntaxa ingivas till vederbörande länsstyrelse. Denna bestämmelse torde i första hand grunda sig på stadgandet i kommunallagarna, att beslut om avgifter å den allmänna rörelsen skola insändas till länsstyrelsen, vilken det åligger att överlämna handlingarna jämte eget yttrande till Konungen.

Det tidigare omförmälda förslag, som upprättats av *statens organisationsnämnd* rörande länsstyrelsernas befattning med hamntaxeväsendet, gick ut på att länsstyrelserna skulle befrias från skyldigheten att i hamntaxeärendena avgiva utlåtande. I en i samband med detta förslag upprättad promemoria anfördes härom bl. a. följande.

Förutsättningarna för avgivande av ett dylikt utlåtande vore sakkunskap i bedömandet av taxesatsernas lämplighet samt kännedom — för deras rättvisa avvägande — om motsvarande avgifter i allmänhet i andra rikets hamnar. Då dessa förutsättningar i regel saknades hos länsstyrelserna, torde länsstyrelsernas utlåtanden i allmänhet icke vara av betydelse för ärendenas prövning och länsstyrelsernas skyldighet att avgiva utlåtanden sålunda endast förorsaka onödigt arbete, från vilket länsstyrelserna borde befrias. Den prövning, som kommerskollegium med sin särskilda sakkunskap på området ägnade ärendena, syntes vara fullt tillräcklig för att lämna Kungl. Maj:t tillfälle till allsidigt bedömande av ärendena. I promemorian

förklarades slutligen, att det kunde ifrågasättas, huruvida icke länsstyrelserna skulle kunna helt befrias från befattningen med ifrågavarande ärenden, men att detta icke torde kunna ske, enär annan myndighet icke lämpligen syntes kunna övertaga vad som enligt förordningen i övrigt ålåge länsstyrelserna.

Över detta förslag avgav Kollegium den 3 april 1933 yttrande till organisationsnämnden. Kollegium föreslog därvid, att länsstyrelserna skulle fullständigt befrias från befattningen med hamntaxeärendena. Länsstyrelseutredningen, som fått detta Kollegii förslag till sig överlämnat, uttalade i utlåtande den 24 oktober 1935, att genomförandet av ifrågasatta ändringsförslag, särskilt det av Kollegium framlagda, skulle bereda lättnad i länsstyrelsernas arbetsbörda.

I anslutning till sitt förenämnda uttalande föreslår nu Kollegium på denna punkt följande ändringar. Framställningen om fastställelse av hamntaxa skall ingivas, beträffande hamn, som ligger inom stads område, till magistraten eller stadsstyrelsen, och, beträffande annan hamn, till landsfiskalen i orten. Av dessa ha magistraterna och stadsstyrelserna redan enligt gällande hamntaxeförordning att taga befattning med hamntaxeärendena, varemot landsfiskalerna, åtminstone enligt förordningen, hittills icke haft några åligganden härvidlag. Emellertid tillgår det i verkligheten merendels så, att länsstyrelserna, sedan hamntaxeförslag dit inkommit och föreskriven kungörelse härom utfärdats, översända handlingarna till vederbörande landsfiskal för att hos denne hållas tillgängliga under viss tid, därvid landsfiskalen i allmänhet plägar anmodas att avgiva yttrande i ärendet. Med hänsyn härtill och till författningens bestämmelse om hamntaxornas 5-åriga giltighetstid samt då det endast i undantagsfall läser förekomma, att mera än en hamn är belägen inom ett och samma landsfiskalsdistrikt, synes ett åläggande för landsfiskalerna att handha de nu föreslagna bestyren med hamntaxorna icke kunna förväntas medföra någon nämnvärd ökning i deras arbetsbörda. I anslutning till det av Kollegium redan nu tillämpade förfarings sättet föreslås härjämte, att samtidigt med ansökningens ingivande sökanden skall till Kollegium översända avskrift av handlingarna. Härigenom beredes Kollegium möjlighet att på ett tidigare stadium än eljest utföra förberedande granskningsarbete.

I fråga om tiden för ingivandet av taxeförslag gäller för närvarande, att framställning om förnyelse av hamntaxa skall avlämnas till länsstyrelsen före den 1 maj det år, varmed taxan upphör att gälla. Sjöfartssavgiftssakkunniga bibehåller denna tidsbestämmelse. Hamnavgiftskommittén yttrade på denna punkt följande:

»Sedan sammanslutningar av vissa grupper av hamnar bildats, och arbetet med upprättandet av hamntaxeförslag i viss utsträckning sker gemensamt, har det visat sig vara synnerligen svårt att före den 1 maj avgiva förslag till hamntaxa. Trafiksiffrorna för det närmast föregående året äro givetvis av utomordentligt värde för upprättandet av förslag till nya taxor, men då dessa siffror i regel kunna erhållas först under februari eller mars månader, är tiden synnerligen knapp för förslagens upprättande och avgivande i så god tid, att drätselkammaren, beredningsutskottet och stadsfullmäktige före den 1 maj medhinna hamntaxeärendenas be-

handling. Då de statliga myndigheternas granskningsarbete enligt kommitténs förmenande avsevärt underlättas på grund av samarbetet mellan hamnarna inom vissa landsdelar, synes tiden för denna granskning mycket väl kunna något förkortas.»

Kommittén ifrågasatte därför sådan ändring i sakkunnigeförslaget, att tiden bestämdes till den 1 juni i stället för den 1 maj.

På grund av den tidsvinst, som uppstår genom upphävandet av länsstyrelsernas befattning med hamntaxeärendena, kan detta önskemål, vilket Kollegium finner värt beaktande, tillgodoses, och Kollegium har i anslutning härtill föreslagit, att framställningar, som avse förnyelse av hamntaxa, vars giltighetstid icke utlupit, skola vara ingivna till förenämnda myndigheter senast den 1 juni det år, vid vars utgång taxan upphör att gälla.

I mom. 4 har, med hänsyn därtill att hamntaxa för statens fiskehamnar och statsunderstödda dylika hamnar må fastställas enligt andra grunder än för övriga hamnar, föreskrivits, att vid ansökan om fastställelse av hamntaxa för ifrågavarande hamnar i tillämpliga delar skola iakttagas vad tidigare i paragrafen stadgats.

14 §.

Här föreslagna bestämmelser motsvaras av §§ 4 och 5 i hamntaxeförordningen och avhandla hamntaxeärendenas beredning samt handläggning hos de lokala myndigheterna.

Sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag (§§ 6 och 7) innebar icke några större avvikelser mot gällande bestämmelser utom däri, att sakkunniga föreslog, att yttrande över hamntaxeförslag skulle avgivas av den auktoriserade handelskammare, inom vars verksamhetsområde hamnen är belägen. Härom uttalade *hamnavgiftskommittén* följande:

»Av principiella skäl anser kommittén, att detta stadgande icke bör införas i hamntaxeförordningen. Därest så sker, skulle eventuellt ett stort antal föreningar kunna ifrågasätta liknande stadganden med avseende på deras rätt att granska hamntaxeförslagen. Utom handelskammare finnas ju köpmannaföreningar, industrisammanslutningar, redareföreningar, sjöfartsföreningar m. fl., vilkas intressen skulle kunna motivera en liknande granskningsrätt för deras vidkommande. Då alla enligt gällande hamntaxeförordning äga samma rätt att granska förslagen, synes ingen anledning föreligga för intagande av det föreslagna nya stadgandet.»

Hamnavgiftskommittén föreslog däremot tillägg till *sjöfartsavgiftssakkunnigas* författningsförslag av innehåll, att tillfälle skulle beredas vederbörande ägare eller innehavare av hamn att yttra sig över såväl de erinringar, vilka kunna ha inkommit vid ett taxeärendes behandling i länsstyrelsen, som bekräftande de ändringar, vilka ifrågasättas av Kollegium.

Kollegii preliminära förslag innebar förutom de ändringar, som betingas av överflyttningen å förenämnda ortsmyndigheter av länsstyrelsens åligganden, i huvudsak följande avvikelser från gällande bestämmelser. Den nuvarande föreskriften, att förslag till hamntaxa efter beredning av hamndirektion, där sådan finnes, skall vara upprättat eller godkänt av hamnens ägare

eller innehavare eller av den honom företräder intogs icke i förslaget. Ifrågasättande föreskrift synes icke erforderlig, enär ansökan om fastställelse av taxeförslaget ingives av ägaren eller innehavaren av hamnen eller på grund av dennes fullmakt samt då det tillhör hamndirektionens åligganden, där sådant finnes, att bereda hamntaxeärenden. Stadgande om tillkännagivande av ärendet i länskungörelserna uteslöts vidare, enär ett dylikt tillkännagivande icke torde kunna anses påkallat. Däremot föreskrevs i förslaget, att kostnaderna för tillkännagivande i ortstidning skola gäldas av hamnen, att handlingarna skola finnas att tillgå hos myndigheten högst tre veckor efter tillkännagivandet samt att i fråga om hamn, som icke innehaves av kommun, yttrande skall infordras från vederbörande kommunala organ. Slutligen uteslöts ur förslaget bestämmelsen i hamntaxeförordningens § 5 punkt 2 om anmälan av hinder för ärendets vidarebefordran inom föreskriven tid. Anledningen till sistnämnda ändring var, att denna bestämmelse sällan efterleves och att Kollegium numera självt tager initiativet till efterforskning av ett icke i rätt tid till Kollegium ingivet ärende.

Vad beträffar sjöfartavgiftssakkunnigas förslag om införskaffande av yttrande av handelskammare, finner Kollegium sig böra ansluta sig till hamnavgiftskommitténs uttalande. Med kännedom om den uppmärksamhet, varmed ärenden angående hamntaxor för åtminstone de mera betydande hamnarna numera följas inom handels- och sjöfartskretsar, lär, enligt Kollegii uppfattning, handelskamrarna underkasta de taxeförslag, som äro av vikt, granskning med hänsyn till de intressen, kamrarna hava att tillvarataga, och, å andra sidan, synes ett remitterande av *alla* taxeförslag till dessa kamrar innebära en behandlingsordning, som är onödigt omständlig. Kollegium upptog därför icke sjöfartavgiftssakkunnigas förslag i denna del i sitt preliminära förslag.

I fråga om hamnavgiftskommitténs önskemål om beredande av tillfälle för ägare eller innehavare av hamn att yttra sig över gjorda erinringar synes med hänsyn till den av sjöfartavgiftssakkunniga ifrågasatta instansordningen ett visst fog icke kunna fränkännas dessa önskemål. Enär emellertid Kollegium nu föreslår, att hamntaxeförslagen skola hållas tillgängliga på orten, och det förty för ägaren eller innehavaren av hamnen ej erbjuder några svårigheter att följa ärendets handläggning och förvissa sig om inkomna erinringar, har Kollegium ansett kommitténs förslag härutinnan icke längre ha aktualitet. Icke heller vad kommittén föreslagit i fråga om beredande av tillfälle till yttrande i samband med hamntaxeärendenas behandling i Kollegium upptogs i Kollegii preliminära förslag, alldenstund Kollegium föreslås bli den taxefastställande myndigheten. Det synes dock ligga i sakens natur, att Kollegium håller vederbörande hamnmyndighet underkunnig om mera betydande avvikelser från det ingivna taxeförslaget.

Hamnförbundet har i sitt remissvar uttalat sig för att hamnmyndigheter-na skulle beredas tillfälle att yttra sig över gjorda erinringar men har i övrigt icke uttalat sig över förslaget i denna del. *Redareföreningen* har icke gjort något uttalande på denna punkt.

Vad hamnförbundet anfört har icke föranlett Kollegium att göra någon ändring i sitt preliminära förslag. Vissa formella ändringar ha emellertid vidtagits, varjämte Kollegium, såsom redan nämnts (sid. 27), i förevarande paragraf intagit en föreskrift, att Kollegium, om hamnens gränser i vattnet icke blivit av Kungl. Maj:t fastställda, kan låta anstå med prövning av hamntaxeärende, till dess dylik fastställelse i vederbörlig ordning ägt rum. Där så prövas lämpligt kan Kollegium alltså fastställa hamntaxa utan att hamnens gränser fastställts. Det förutsättes, att Kollegium i sådant fall införskaffar erforderlig utredning angående ägande- och dispositionsrätten till hamnen.

Bestämmelserna i hamntaxeförordningens §§ 6 och 7, vilka avhandla Kollegii hittillsvarande övervakningsverksamhet och Kollegii åliggande att upprätta taxeformulär, återfinnas icke i det föreliggande förslaget; i båda fallen av det skäl, att Kollegium föreslås skola bli den taxefastställande myndigheten. Borttagandet av bestämmelsen i § 7 innebär dock icke, att Kollegium skulle upphöra med att upprätta taxeformulär; denna verksamhet, vars fortbestånd förutsattes i sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag, anser Kollegium självfallet ingå i Kollegii befattning med hamntaxeärendena. Kollegium har sålunda för avsikt bl. a. att i görligaste mån genomföra en enhetlig varutariff och tillse, att avvikelser härifrån göras endast då särskilda skäl därtill föranleda.

15 §.

Nu gällande bestämmelser om hamntaxornas giltighetstid återfinnas i hamntaxeförordningens § 8 punkt 20. Enligt ifrågavarande stadgande är landet indelat i fem taxedistrikt. Alla taxor i ett distrikt gälla under en och samma tidrymd av fem år. Varje år nyregleras taxorna i ett distrikt, vilket innebär, att varje hamntaxa i landet blir underkastad prövning vart femte år. Varje distrikt omfattar ett visst antal län.

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 19) — utan erinran från *hamnavgiftskommittén* — bibehållandet av den nuvarande femåriga giltighetstiden för hamntaxorna men en annan distriktsindelning, därvid indelningsgrunden i stort sett utgjorde de geografiska vattensystemen.

Till stöd för den sålunda föreslagna indelningen kunna tvivelsutan teoretiskt flera vägande skäl andragas. Ett av de viktigaste synes hava varit ett önskemål att inom varje distrikt söka i görligaste mån ernå enhetliga taxebestämmelser och taxesatser. Detta förutsätter emellertid antingen ett samarbete mellan de olika hamnarna inom varje distrikt eller också ett reglerande ingripande från den taxefastställande myndigheten. Ett dylikt samarbete kan givetvis åstadkommas utan samtidighet i taxeperioderna, varför en ändring i distriktsindelningen av denna anledning icke är påkallad. Vad angår ett reglerande ingripande från de statliga myndigheternas sida — enligt hittillsvarande instansordningen i första hand Kollegium och därefter Kungl. Maj:t — har Kollegium i viss utsträckning varit verksamt för att åstadkomma större enhetlighet i hamntaxorna. Initiativet till mera väsentliga ändringar har emellertid vanligen utgått från hamnmyndigheterna själva. Ham-

narnas målsmän ha i regel också visat sig kunna själva på ett ur det allmännas synpunkt tillfredsställande sätt lösa sina hamntrafikspörsmål. Kollegium har därför icke heller med hänsyn till den taxefastställande myndighetens ingripanden ansett påkallat att vidtaga någon ändring i den nu sedan mer än trettio år tillämpade och därvid i stort sett lämplig befundna distriktsindelningen. Kollegii såväl preliminära som slutliga förslag härutinnan, 15 §, innehåller därför i förhållande till gällande förordning endast ändringar av formell natur. Några erinringar mot förslaget ha icke framställts av vare sig *hamnförbundet* eller *redareföreningen*.

16 §.

Enligt § 9 i gällande hamntaxeförordning åligger det vederbörande länsstyrelse att dels i länskungörelserna införa fastställda hamntaxor, dels tillse, att tryckta exemplar av taxorna finnas att mot skälig ersättning tillgå för trafikanter ävensom äro till dessas kännedom och efterrättelse anslagna å de ställen, där avgifterna uppbäras, dels ock insända två tryckta exemplar av taxorna till finansdepartementet — numera handelsdepartementet — och tre dylika exemplar till Kollegium. Vidare föreskrives, att kostnaderna för införande av taxorna i länskungörelserna, för tryckning av taxexemplar och för dessas anslående å uppbördsställena skola gäldas av vederbörande hamninnehavare.

Motsvarande bestämmelser återfunnos praktiskt taget ordagrant i *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag (§ 21) och föranledde icke något uttalande från *hamnavgiftskommittén*.

Såsom tidigare anförts är en av principerna i förevarande förslag länsstyrelsernas avkoppling från hamntaxeväsendet. De funktioner, som i § 9 i gällande förordning åläggas länsstyrelserna, äro visserligen uteslutande av expeditionell natur, men Kollegium anser, att länsstyrelserna böra i största möjliga utsträckning befrias även från denna befattning med hamntaxeärendena.

Till en början synes tryckning av hela hamntaxorna i länskungörelserna icke längre fylla något praktiskt ändamål. En stor del hamnar trycka redan nu egna upplagor av hamntaxorna, och Kollegium anser, att steget bör tagas helt ut och tryckningen direkt påläggas hamninnehavarna. Dessa böra i samband därmed åläggas att dels hålla tryckta exemplar mot skälig avgift tillgängliga för trafikanter och anslagna å de ställen, där avgifterna uppbäras, dels insända tre exemplar därav till Kommerskollegium. Det är givet, att i småhamnar, där tryckta upplagor av hamntaxan icke äro behövliga, ett tryck kan ersättas med mångfaldigande på annat sätt, exempelvis genom stencil. Genom ett dylikt överflyttande av tryckningsskyldigheten behöver i länskungörelserna införas endast ett meddelande om själva fastställelsebeslutet. För här angivna ändamål skall det åligga Kollegium att tillställa dels hamninnehavaren ett exemplar av själva den fastställda hamntaxan, dels att hålla vederbörande länsstyrelse, envar beträffande inom dess län belägna hamnar, underrättade om de beslut, som fattats i hamntaxeärenden.

Kollegii såväl preliminära som slutliga förslag härutinnan är avfattat efter dessa riktlinjer.

Hamnförbundet och redareföreningen ha icke gjort något uttalande på denna punkt.

17 §.

Uppbörden av hamnavgifter sker i de flesta fall genom hamnägarens egen försorg; undantagsvis — såsom i Stockholm — förekommer emellertid att den helt eller delvis ombesörjes av tullverket (se Kungl. kungörelsen den 30 december 1922, nr 595).

Sedan åtskilliga år ha från hamnarnas sida framställts krav på att bestämmelser måtte tillskapas till tryggnad av hamnarnas möjligheter att utbetomma fastställda hamnavgifter. Några allmänna stadganden, innefattande rätt för hamnmyndighet att exempelvis kvarhålla fartyg eller varor för utfående av ogulden hamnavgift, finnas nämligen icke; i ett stort antal hamnordningar förekommande bestämmelser om dylik rätt torde med avseende å sin rättsgrund få anses vara tvivelaktiga.

I anledning av framställning i ämnet från Stockholms hamnstyrelse framlade Kollegium den 14 maj 1920 förslag till författning, avsedd att skapa garantier för erläggande av hamnavgift för fartyg vid ankommande och avgående i såväl utrikes som inrikes fart samt för varor, som i hamn inlastades.

Enligt förslaget finge uti hamn, varest hamnavgifter uppbures jämlikt taxa, som av Kungl. Maj:t fastställts enligt förordningen den 31 december 1907 angående taxor å hamnavgifter, utklarering av fartyg, utfärdande för fartyg av s. k. årspass eller verkställande av i § 36 mom. 3 i dåvarande tullstadgan beträffande tullpass och i § 47 mom. 1 i samma stadga beträffande årspass vid avsegling från hamn föreskriven anteckning i intet fall äga rum, där ej visades, antingen att de enligt sådan taxa debiterade hamnavgifter dels för fartyget självt såväl i fråga om dess ankommande som dess avgående, dels ock för i hamnen inlastade varor behörigen erlagts eller ock att av hamnens ägare eller innehavare godkänd säkerhet för avgifternas erläggande ställts.

Beträffande hamnavgift för lossade varor uttalade Kollegium, att i alla de hamnar, varest tullmyndigheterna ombesörjde debitering och uppbörd av hamnavgifter, det förfarandet enligt uppgift tillämpades, att inkommande varor icke utlämnades, förrän hamnavgift erlagts. För sådana fall syntes därför en bestämmelse i nu föreliggande syfte vara praktiskt sett överflödig. Även beträffande övriga hamnar saknades emellertid enligt Kollegii mening särskilt vägande skäl för att låta befälhavare och rederi svara för erläggandet av hamnavgifter för varor, från vilka fartyget redan skilts.

Sedan ärendet överlämnats till Generaltullstyrelsen, föreslog styrelsen i sitt den 20 mars 1923 framlagda förslag till ny tullstadga en bestämmelse — i § 34 mom. 2 C — av innehåll att, då fartyg i *utrikes* trafik avginge från hamn, där hamnavgifter upptoges enligt av Kungl. Maj:t enligt hamntaxeförordningen fastställd taxa såsom villkor för erhållande av tullpass eller

anteckning därå skulle gälla, att för tullförvaltningen styrktes, antingen att enligt sådan taxa debiterade hamnavgifter dels för fartyget självt såväl för ankommandet som för avgåendet dels ock för varor, som inlastats i hamnen, behörigen erlagts, eller ock att av hamnens ägare eller innehavare godkänd säkerhet blivit ställd för dessa avgifters erläggande. Beträffande den inrikes trafiken uttalade Generaltullstyrelsen, att en sådan föreskrift, enligt vad styrelsen inhämtat, åtminstone i vissa delar av landet skulle medföra synnerlig olägenhet för den mindre trafiken. Fartygens uppehåll i hamnarna vore ofta mycket kortvariga och det förekomme därför, att hamnavgifterna icke betalades för varje särskild gång utan för en längre eller kortare tidsperiod. Generaltullstyrelsen hade därför icke upptagit Kollegii förslag i vad det avsåge den inrikes trafiken.

I samband med avgivande av yttrande över förenämnda förslag till tullstadga hemställde hamnförbundet bl. a., att i stadgan måtte införas bestämmelse om att avgifter till hamnförvaltningarna även skulle fråndragas köpeskillingen vid godsets försäljning å tullauktion.

I sitt utlåtande den 28 mars 1925 över tullstadgeförslaget lämnade Kollegium det av Generaltullstyrelsen föreslagna stadgandet utan erinran samt frånträdde sitt förslag i fråga om den inrikes trafiken. Beträffande hamnförbundets förslag uttalade Kollegium, att Kollegium icke ansåge sig kunna tillstyrka att utöver den i förslaget § 34 medgivna retentionsrätten någon rätt medgäves till köpeskillingen för gods, som försålt å auktion såsom garanti för hamnumgälders erläggande. Bedömandet av detta spörsmål ansåge Kollegium böra anstå i avvaktan på resultatet av utredningen rörande omläggning av principerna för beräkandet och uppbörden av allmänna sjöfartsavgifter.

I samband med sjöfartsavgiftssakkunnigas utredning yttrade sig såväl hamnförbundet som Stockholms hamnstyrelse rörande förevarande spörsmål.

Hamnstyrelsen påyrkade därvid införandet i hamntaxeförordningen av föreskrift rörande rätt för hamnförvaltning att icke blott kvarhålla utan även i viss ordning försälja sjöledes ankommet gods för att såmedelst förskaffa sig täckning för oreglerade hamnavgifter.

Hamnförbundet uttalade bl. a. följande.

Även med en dylik rätt skulle olägenheterna alltjämt kvarstå i avseende å avgift för inrikes avgående gods samt inrikes ankommande och avgående fartyg. Dessa olägenheter ansåge hamnförbundet svårigen kunna avhjälpas annorledes än genom bemyndigande för hamnförvaltningen eller för offentlig ämbetsmyndighet, efter hamnförvaltningens anmälan, att kvarhålla inrikes fartyg i hamnen tills alla mellanhavanden i fråga såväl om fartyget självt som lasten blivit ordnade. Hamnförbundet erinrade även — under uttalande av sin tveksamhet, huruvida tillräcklig rättsgrund finnes för lokala stadganden av här avhandlat innehåll — om ett rättsfall från 1883, då Kungl. Maj:t fastställde ett av länsstyrelsen meddelat beslut, varigenom länsstyrelsen vägrat fastställa en klareringsordning, enligt vilken väl ej hamnmyndigheten utan tullmyndigheten skulle äga kvarhålla fartyg, tills det visats, att staden tillkommande avgifter för fartyg och last vore likviderade. Enligt

hamnförbundets mening borde sådan komplettering av blivande tullstadga eftersträvas, att hamnförvaltning tillerkändes dels sådan befogenhet att kvarhålla och realisera ankommande gods, som åsyftades i Stockholms hamnstyrelsens förenämnda framställning, dels ock en allmän befogenhet att, eventuellt genom anlitan-
 av polismyndigheten, förhindra avseglning från hamnen av fartyg, för vilket tullpass icke erfordrades, innan hamnavgifter för fartyget självt och för i hamnen inlastade varor behörigen guldits eller säkerhet för avgifternas erläggande blivit ställd. Över huvud taget vore det av betydelse, att ansvaret för varuavgiftens betalande vid utgåendet ålades den, som i övrigt svarade för fartyget, en grundsats, som i fråga om utrikestrafiken accepterats i tullstadgeförslaget och väl finge anses hava samma berättigande i inrikestrafiken.

Sjöfartsavgiftssakkunniga anförde beträffande detta spörsmål bl. a. följande.

Kravet på ett författningsenligt ordnande av bithörande förhållanden syntes de sakkunniga icke blott berättigat med hänsyn till hamnarnas intressen utan även motiverat därav, att de på vissa håll nu gällande lokala föreskrifterna medfört bristande enhetlighet och allmän osäkerhet. Då det allmänna genom särskild lagstiftning och genom fastställelse av avgiftstaxor lämnade sin medverkan till att hamnägare kunde tillgodoräkna sig avgifter av fartygs- och godstrafiken i hamnen, syntes det också därav vara en naturlig konsekvens att, i den mån vanliga rättsmedel för fordrans indrivande icke kunde av hamnägaren utnyttjas, sådana särskilda rättsmedel ställdes till hans förfogande, att debiterade avgiftsbelopp kunde av honom utbetalkommas.

Med avseende å den inrikes trafiken föreläge enligt de sakkunnigas mening i allmänhet inga svårigheter att genom anlitan-
 de av vanliga rättsmedel uttaga oguldna avgiftsbelopp av redare eller varuägare. På grund därav och då särskilda tvångsmedel i fråga om den inrikes fartygs- och varutrafiken för avgiftsbeloppens utbekommande obestriddligen skulle — såsom av Generaltullstyrelsen också framhållits — medföra avsevärda olägenheter för den ifrågakommande trafiken, ansågo de sakkunniga i likhet med såväl Kommerskollegium som Generaltullstyrelsen, att några särskilda rättsmedel med nu avsett syfte icke borde med avseende å den inrikes trafiken ifrågakomma. Då det syntes angeläget, att i angivna hänseende enhetlighet för samtliga hamnar vore rådande, borde åtgärder vidtagas för undanröjande av de lokala föreskrifter, vilka innehölle däremot stridande bestämmelser.

Beträffande den utrikes fartygs- och godstrafiken syntes det de sakkunniga däremot fullt motiverat, att hamnägaren bereddes särskilda möjligheter till avgiftsbeloppens indrivande. Rörande innebörden av de särskilda rättsmedel, som härvid borde tillskapas, syntes önskvärt och ur principiell synpunkt riktigast, att det tvång till betalningens fullgörande, som rättsmedlen innebure, enbart kunde riktas mot den avgiftspliktige. Detta skulle betyda, att tvånget skulle i fråga om fartygsavgiften gälla allenast med avseende å fartyget och i fråga om varuavgiften allenast med avseende å godset.

Emellertid syntes det av praktiska skäl vara förenat med betydande svårigheter att i fråga om avgående gods upprätthålla nyss angivna grundsats, i det att fartygens lastning icke lämpligen borde få förhindras därav, att avgift för godset icke behörigen erlagts. I själva verket syntes det vid fall av bristande betalning av avgift för lastat gods knappast föreligga annan möjlighet än att låta rättsmedlet för avgiftens uttagande hänföra sig till fartyget, närmast såsom förbud mot avgång. Någon verklig olägenhet för fartyget syntes dock knappast därigenom kunna uppstå, enär fartygets befälhavare naturligen kunde antingen före lastningen kräva bevis om avgiftens betalning för godset eller ock genom avgiftens erläggande undanröja avgångsförbudet. Om befälhavare sålunda förskjutit avgiftsbeloppet, syntes han för denna sin fordran äga panträtt i godset enligt 276 § sjölagen.

Med hänsyn till vad sålunda anförts föresloge de sakkunniga, att föreskrift meddelades därom, att hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor, som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort, skulle hava erlagts, innan fartyget finge lämna hamnen. Det borde åligga vederbörande tullmyndighet att hålla kontroll däröver. Självfallet borde avgångsförbudet kunna hävas genom ställande av säkerhet för avgiftsbeloppet.

Beträffande varuavgift för gods, inkommande från utlandet, föresloge de sakkunniga, att tullmyndighet ålades kvarhålla godset intill dess avgiftsbeloppet behörigen erlagts eller säkerhet därför ställts. För den händelse godset av tullmyndighet försåldes å auktion enligt tullstadgan § 32, borde avgiftsbeloppet kunna uttagas ur auktionslikviden, sedan tullverket därur tillgodogjort sig ersättning för sina fordringar.

I anslutning till vad sålunda anförts föreslogo sjöfartsavgiftssakkunniga följande bestämmelse (§ 22):

Hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor, som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort, skall hava erlagts, innan fartyget må lämna hamnen. Det åligger vederbörande tullmyndighet att hålla kontroll härå. Vad nu är sagt skall ej gälla, där sådan säkerhet för oguldet avgiftsbelopp blivit ställd, som godkänts av vederbörande hamnförvaltning eller, då avgiftsuppbörden enligt därom träffat avtal omhänderhaves av tullverket, av vederbörande tullmyndighet.

Angående garanti för utbekommande av hamnavgift för varor, som till hamnen ankommit från utrikes ort och i hamnen lossats, bestämmes i tullstadgan.

Hamnavgiftskommittén framhöll, att förslaget tyvärr icke tillförsäkrade hamnarna motsvarande stöd beträffande hamnavgifter för fartyg och varor i inrikes fart, samt uttalade, att det vore förenat med samma svårigheter att erhålla hamnavgiften för fartyg och varor i inrikes fart som för fartyg och varor i utrikes fart; kommittén funne det därför nödvändigt, att förevarande fråga löstes under en eller annan form.

Till hovrättsrådet Wikander, som av Kollegium anlitats såsom sakkunnig för utredning av förevarande fråga, överlämnade Kollegium ett förslag till bestämmelser i ämnet likalydande med sjöfartsavgiftssakkunnigas förslag, ehuru med följande tillägg: »Hamnavgift för varor i övriga fall erlägges av konossementsinnehavaren och intill dess de äro guldna äger hamninnehavaren rätt innehålla godset.»

Hovrättsrådet Wikanders yttrande finnes såsom bilaga (sid. 90) fogat vid detta betänkande, till vilken bilaga här må hänvisas, särskilt sid. 93 o. f. Wikanders utredning har huvudsakligen berört frågan, huruvida befogenheten *dels* att kvarhålla fartyg, till dess hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor, som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort, blivit erlagd, *dels ock* att till säkerhet för hamnavgift för varor i övriga fall kvarhålla varorna, finge anses förenlig med den hos oss gällande sjörätten, och Wikander har funnit, att principiellt sett något hinder ur sjörättslig synpunkt mot berörda befogenhet ej borde möta.

Hamnförbundet har uttryckt sin tillfredsställelse över att hovrättsrådet Wikanders utredning givit vid handen, att möjlighet finnes att bereda hamnarna tillgång till vissa rättsmedel för utfående av debiterad hamnavgift.

Förbundet framhåller vidare med avseende å det av Kollegium upprättade förslaget.

Det vore beklagligt, att vissa av förbundet tidigare uttalade önskemål icke syntes bliva tillgodosedda. Detta gällde bl. a. inrikestrafiken, där hamnarna alltför syntes förbliva i saknad av nödiga rättsmedel, samt utrikes ankommande gods, för vilket icke stadgats, att hamnavgift skulle hava erlagts, innan fartyget finge lämna hamnen, och att det ålåg tullverket att hålla kontroll däröver. Förbundet hade tidigare även framhållit, att det ej vore nog med att hamnarna erhöle rätt att kvarhålla sjöledes ankommet gods för att förskaffa sig täckning för oreglerade hamnavgifter, utan att de jämväl borde äga rätt att försälja sådant gods i enahanda syfte. Förbundet ansåge det uppenbart, att stadganden av detta innehåll borde inflyta i en hamnförordning.

Redareföreningen har avstyrkt de i nu förevarande avseenden föreslagna stadgandena och i huvudsak anfört följande.

Skulle över huvud taget i detta sammanhang givas rättsregler angående rättsmedel, ansåge föreningen, att dessa borde inskränkas till att avse avgifter, som påförts fartyg i utrikes fart, och varor som inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort. Skulle för dessa avgifters säkerställande särskilt rättsmedel lagfästas, kunde enligt föreningens åsikt — särskilt med hänsyn till den mycket stora betydelse ett obehörigt kvarhållande hade för ett så oerhört känsligt område som det sjörättsliga — det icke vara riktigt att lägga den avgörande makten i händerna på hamnförvaltning eller tullmyndighet, då ju dels den agerande själv vore part i uppkommen tvist och dels dessa icke kunde anses hava den kunskap, den erfarenhet och den opartiskhet, som skulle finnas hos den, som hade att besluta om en åtgärd av en så omfattande betydelse som den, varom här vore fråga. I varje fall kunde en dylik rätt för hamnförvaltning resp. tullmyndighet icke få vara av annat än preliminär natur och måste för sitt bestånd förutsätta godkännande inom synnerligen kort tid av exekutiv myndighet. Föreningen måste också inlägga en bestämd protest mot ett stadgande av innehåll att säkerhet, som ställdes för oguldet avgiftsbelopp, icke skulle föranleda hinder för fartygets resp. godsets kvarhållande, därest icke säkerheten godkändes av vederbörande hamnförvaltning resp. tullmyndighet. Säkerhetens värde borde prövas objektivt. Ett skadeståndsanspråk för felaktigt kvarhållande skulle kunna grundas på att en objektivt fullgod säkerhet icke godkänts. Föreningen förmenade här, att det icke kunde åläggas den betalningsskyldige mer än att ställa säkerhet, med vilken hamnförvaltningen resp. tullmyndigheten »skäligen kan nöjas».

Den av hovrättsrådet Wikander verkställda utredningen ger vid handen, att ur sjörättslig synpunkt invändning icke med fog kan göras mot införandet i hamnförordningen av ett stadgande om rätt att kvarhålla i utrikes trafik gående fartyg, för den händelse vederbörlig hamnavgift icke erlagts. Jämväl i fråga om varor, som inlastats i dylikt fartyg, är enligt hovrättsrådet Wikander en motsvarande kvarhållningsrätt icke förenad med betänkligheter. Emellertid kunna såsom i Wikanders utredning framhållits ur processuell synpunkt göras vissa erinringar mot en sådan lösning av frågan. Beaktas bör även, att det förefaller tveksamt, om ett stadgande av antytt innehåll om kvarhållningsrätt kan ur konstitutionell synpunkt givas i en av Kungl. Maj:t

jämlikt § 89 regeringsformen utfärdad förordning eller om härför kräves ändring i civillags form.

En i och för sig enklare ordning skulle tvivelsutan vinnas genom att anknyta avgångsförbudet för fartyg, i händelse hamnavgiften för fartyget och inlastat gods ej erlagts, till tullverkets befattning med fartygets utklarering. I så fall skulle stadgas, att fartyg, som från svensk hamn skall avgå till utrikes ort, icke må utklaras, innan hamnavgift, som enligt fastställd hamntaxa skall utgå för fartyget och lasten blivit gulden eller därför ställts säkerhet, varmed hamnens innehavare skäligen må nöjas. I enlighet härmed har Kollegium avfattat första stycket i 17 §.

Något behov av kvarhållningsrätt för säkrande av hamnavgifter för fartyg i inrikes fart torde knappast kunna anses föreligga.

Vad angår hamnavgift för varor, som lossas från fartyg, som inkommit från utlandet, vill Kollegium erinra om sitt tidigare (sid. 80) refererade uttalande i utlåtande den 14 maj 1920. Något behov av retentionsrätt i dessa fall torde knappast föreligga.

Även i fråga om varor, som gå i inrikes trafik, finner Kollegium bestämmelse om retentionsrätt icke böra givas. Kollegium har redan i utlåtande den 28 mars 1925 i detta hänseende uttalat sin anslutning till Generaltullstyrelsens yttrande den 20 mars 1923, vari styrelsen på vissa skäl (ovan sid. 81) avstyrkte upptagande av en sådan rätt.

I anledning av vad hovrättsrådet Wikander framhållit angående begränsning av den tid, under vilken kvarhållningsrätten må bestå, finner Kollegium lämpligt att en ordning i viss mån motsvarande den, som gäller i fråga om kvarstad och skingringsförbud — nämligen att fordran skall göras gällande hos överexekutor eller hos domstol inom viss kortare tid — göres tilllämplig i fråga om kvarhållande av fartyg. Kollegium föreslår fördenskull, att i paragrafen intages en föreskrift härom.

Med hänsyn till lagen den 17 juni 1938 med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m. torde i förevarande paragraf böra intagas en hänvisning härom.

Jämförelsen mellan den rätt att kvarhålla fartyg, varom nu är fråga, å ena sidan och instituten kvarstad och skingringsförbud å den andra kunde möjligen föranleda till att man såsom förutsättning för utövande av nu ifrågasvarande kvarhållningsrätt stadgade skyldighet för sökanden, d. v. s. vederbörande hamnförvaltning, att ställa säkerhet för den skada, som genom åtgärden kunde tillskyndas fartygsägaren (se U. L. 194 §). Emellertid torde sökanden i övervägande antalet fall, varom här kan bli fråga, utgöras av kommunal myndighet, varför något behov av att kräva säkerhet för eventuellt skadeståndsbelopp icke kan anses föreligga.

I avseende å spörsmålet, huruvida varuägaren eller konossementsinnehavaren har att svara för hamnavgift för varor — en fråga, som även berörts i hamnförbundets förutnämnda skrivelse den 15 februari 1936 — må erinras om att i ett rättsfall (N.J.A 1935 sid. 328) förklarats, att skyldighet att gälda hamnavgift icke uppkommit för varuägaren i förhållande till hamn-

innehavaren. Kollegium har icke ansett någon föreskrift i denna civilrättsliga fråga böra intagas i hamnförordningen.

18—19 §§.

I hamntaxeförordningens §§ 10 och 11 stadgas följande.

För varje hamn, där hamnavgifter må enligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa uppbåras, skola särskilda räkenskaper föras utan sammanblandning med hamninnehavarens andra räkenskaper. De skola med kalenderår avslutas samt i övrigt så föras, att de utvisa för varje år såväl de uppburna hamnavgifterna (särskilt för fartyg och särskilt för varor), räntor och annan avkastning av hamnens (hamnkassans) tillgångar, samt de övriga medel, vilka ingått i hamnkassan, som ock de utgifter, vilka ur hamnkassan bekostats. Räkenskaperna skola tillika innehålla dels upplysning om varifrån utöver hamnavgifterna influtna medel erhållits samt om de ändamål, till vilka hamnkassans medel använts, jämte beloppet för varje sådant ändamål, dels ock redogörelse för hamnens samtliga tillgångar och skulder (hamnkassans ställning) vid slutet av varje år.

Inflytande hamnavgifter samt hamnkassans andra tillgångar i kontanta medel och fördringar jämte avkastningen av de övriga tillgångarna skola, så länge hamnavgifterna uppbåras jämligt av Kungl. Maj:t fastställd taxa, användas allenast för hamnens direkta behov, där ej tillstånd till annan användning meddelats av Kungl. Maj:t.

Sjöfartsavgiftssakkunniga behandlade ingående dessa spörsmål (§§ 23 och 24) samt förklarade sig anse dessa hamntaxeförordningens bestämmelser vara i stort sett tillfredsställande men ifrågasatte vissa kompletteringar. Sålunda föreslogos dels bestämmelse, att uppgifter skulle lämnas om gjorda avskrivningar, dels stadgande innefattande medgivande att verkställa årliga avsättningar för bildande av en reservfond med föreskrift tillika, att om dylika avsättningar tagits i betraktande vid hamnavgifternas beräkande, avsättningar också årligen skulle göras. Reservfonden finge icke uppgå till högre belopp än som motsvarade medeluppbörden för år av hamnavgifter under senast förflutna taxeperiod och finge användas allenast till täckande av förlust å hamnrörelsen.

Beträffande förslaget angående möjlighet till viss fondering av hamnmedel framhöllo de sakkunniga, att med hävdandet av kravet på affärsmässighet i hamnarnas ekonomiska skötsel den uppfattningen kommit till uttryck, att hamnavgifterna borde kunna så utmätas, att en viss fondering av hamnmedel kunde äga rum. De sakkunniga lämnade i huvudsak följande motivering till sitt förslag (sid. 93 f.).

»Beträffande den nu avsedda frågan, huruvida hamnavgiften må kunna så beräknas, att, så vitt kan bedömas, ett för fondering avsett överskott å hamnrörelsen kan förväntas uppstå, äro de sakkunniga av den uppfattningen, att en sådan fondering icke bör medgivas för tillgodoseende av eventuella framtida behov av utbyggnad av hamnen eller förbättring av dess tekniska utrustning. Därest hamnavgiften skulle beräknas så högt, att en fondering för dylikt ändamål möjliggjordes, skulle detta uppenbarligen innebära, att å den nuvarande trafiken skulle läggas en börda, som icke motsvarades av någon prestation till gagn för denna trafik. Den eftersträfvade affärsmässigheten i hamnens skötsel får också mindre anses beroende av att kapital omedelbart finnes tillgängligt för utvidgningar och förbättringar än därav, att

dylika åtgärder föregås av en noggrann prövning av behovet därav och framför allt av trafikens förmåga att bära den ökade kostnaden. De sakkunniga hålla därtutinnan för sin del före, att nöjaktig garanti för måttfullhet i hamnarnas utbyggnad vinnas endast därigenom, att hamnens kapitalanskaffning är underkastad samma former, som gälla för kommunens kapitalanskaffning i allmänhet. Det må framhållas, att med det sagda endast avses fondering för realiserande av mer eller mindre ovissa planer till hamnens utbyggnad eller förbättring. En förnyelse eller förbättring, som beslutats eller som med bestämdhet kan förutses komma att ske under den ifrågakommande taxeperioden, bör naturligen liksom andra aktuella hamnkostnader kunna tagas i betraktande vid avgifternas beräkning. I själva verket är ju i sådant fall icke fråga om någon fondering i den mening, som i detta sammanhang närmast avses.

Vad därefter beträffar frågan om fondering för mötande av för hamnen ogynnsamma konjunkturperioder är det enligt de sakkunnigas mening ett uttryck för en sund ekonomisk princip, att hamnföretagen beredas möjlighet att under goda konjukturer göra avsättningar i viss begränsad omfattning till en reservfond. Tillvaron av en sådan fond skulle icke blott för hamnen själv medföra större ekonomisk trygghet utan även innebära väsentliga fördelar för trafikanterna. Dessa skulle nämligen vid inträffande sämre konjukturer och därav följande trafikminskning icke behöva omedelbart utsättas för ytterligare avgiftsbelastning, utan avgifterna kunde med hjälp av de reserverade medlen åtminstone tillsvidare hållas på samma nivå som förut. Det synes även kunna antagas, att de hamnägande kommunernas villighet till uppostringar för respektive hamnar skulle ökas, om genom åtgärder av här avsett slag en viss utjämning kunde ernås även ifråga om de tillskott från kommunerna, som anses behövliga eller önskvärda. Det ligger i sakens natur, att samhällena bliva mindre benägna till uppostringar för hamnen under tider, då skattekraften på grund av dåliga konjukturer ändock är nedsatt samtidigt som hamnrörelsen i regel torde vara ringa och följaktligen giva förhållandevis dåligt ekonomiskt utbyte. Även i sådana fall, då en hamn ej kan undvara tillskott från samhällets sida, bör det därför vara till fördel, att viss stabilisering i den ekonomiska ställningen möjliggöres. Att en sådan stabilitet i hamnavgifterna är ett både för hamnarna och trafiken viktigt önskemål torde — icke minst med de erfarenheter, som gjorts under de förflutna krisåren — vara obestriddt. Någon olägenhet för sjöfarten eller trafikanterna av en sådan fondering kan, om densamma hålles inom bestämda gränser, icke vara att befara.»

Hamnavgiftskommittén framställde erinran mot föreskriften att, om vid hamntaxas fastställande tagits i beräkning avsättningar till reservfond, dylika avsättningar också skola göras, vilken bestämmelse kommittén föreslog skulle utgå.

Det bör i detta sammanhang uppmärksammas, att sedan de sakkunnigas betänkande framlades, lagen om kommunal fondbildning utfärdats den 12 juni 1936. Enligt föreskrift i lagens 11 § skall den emellertid icke avse »fond av överskottsmedel å hamns rörelse».

Nu gällande bestämmelser angående hamnarnas ekonomiska förhållanden ha tillkommit för att handeln och sjöfarten icke skola belastas med avgifter utöver vad som är nödvändigt för hamnarnas egna behov, eller, med andra ord, för att skydda trafikanternas intressen. Att de i sådant avseende tidigare haft stor betydelse, torde vara ostridigt, men denna betydelse har, såsom ovan framhållits, på grund av inträffade konkurrensförhållanden

minskat. Kollegium har sig bekant, att den utbrytning av hamnens ekonomiska förvaltning ur kommunens gemensamma kassa, som bestämmelserna i hamntaxeförordningen innebär, understundom — och det särskilt i fråga om de större hamnarna — är förenad med vissa olägenheter, som dock icke torde vara av den betydelse, att någon ändring härvidlag kan anses påkallad.

I sitt preliminära förslag intog Kollegium de av sjöfartsavgiftssakkunniga förordade bestämmelserna i huvudsak oförändrade.

Hamnförbundet och redareföreningen ha icke uttalat sig om förslaget i denna del.

I det slutliga förslaget har vidtagits viss omredigering av bestämmelserna, varjämte vissa tillägg gjorts. Sålunda har för det fall att reservfonden under en löpande taxeperiod uppnår den stadgade maximigränsen föreskrift ansetts böra meddelas, att anmälan härom skall göras till Kollegium, som äger bestämma, huruvida ytterligare avsättning till reservfonden under perioden skall äga rum. Vidare har införts bestämmelse, att för reservfondens användande till täckande av förlust å hamnrörelsen skall erfordras Kollegii medgivande. Nyssnämnda föreskrift har föreslagits för att bereda tillfälle till kontroll att reservfonden utnyttjas endast för täckande av verkliga driftsförluster och ej tages i anspråk för nyanläggningar.

Sedan sjöfartsavgiftssakkunnigas betänkande avlämnades, har inom hamnförbundet verkställts en särskild utredning rörande hamnarnas *bokföring* och vissa därmed sammanhängande spörsmål. Med hänsyn till de skiftande förhållandena i de olika hamnarna anser Kollegium dock, att någon fastställelse eller auktorisering av en för alla hamnar gemensam uppställning av räkenskaperna m. m. icke är möjlig och icke heller behöfelig, och detta så mycket mindre som Kollegium i egenskap av taxefastställande myndighet lär kunna föranleda de systematiseringar, förenklingar och dylikt i hamnarnas räkenskaper, som Kollegium anser böra eftersträvas.

Sjöfartsavgiftssakkunniga föreslogo (§ 25), att vederbörande handelskamrere skulle äga utse en revisor för granskning av hamnens ekonomiska förvaltning. *Hamnavgiftskommittén* hemställde, att denna bestämmelse måtte utgå.

Då den erforderliga kontrollen över hamnarnas ekonomiska förvaltning skulle ankomma på Kollegium, har Kollegium icke upptagit sakkunnigas förslag i denna del. *Hamnförbundet och redareföreningen* ha icke gjort något uttalande härom.

I gällande hamntaxeförordnings § 8 punkt 18 samt § 12 förekomma följande bestämmelser, vilka praktiskt oförändrade återfinnas i *sjöfartsavgiftssakkunnigas* förslag:

Därest i något avseende av viktigare skäl avvikelse från ovan angivna grunder ifrågasättes, skall fullständig utredning härom förebringas.

Det åligger Kungl. Maj:ts vederbörande befallningshavande att övervaka, det föreskrifterna i §§ 10 och 11 noggrant iakttagas, samt att, därest någon sådan föreskrift åsidosättes, söka verka för behörig rättelse. Åstadkommes icke rättelse inom skälig tid, skall Kungl. Maj:ts befallningshavande om förhållandet göra anmälan hos Kungl. Maj:t.

Enär Kollegium skulle bli taxefastställande myndighet och avvikelser från den nya förordningen böra meddelas endast av Kungl. Maj:t efter utredning inom Kollegium, har förstnämnda bestämmelse icke medtagits i förslaget. Någon erinran häremot har icke framställts av *hamnförbundet* eller *redareföreningen*. Ej heller erfordras i den nya förordningen någon motsvarighet till bestämmelsen i 12 §, enär länsstyrelsernas befattning med hamntaxeärenden i görligaste mån skulle upphöra.

20—21 §§.

Under dessa paragrafer ha bibehållits bestämmelserna i gällande hamntaxeförordning §§ 14 och 15, innehållande hänvisning till särskilda stadganden rörande skyldighet att för hamn avgiva statistiska uppgifter och angående taxor å grundpenningar.

Övergångsbestämmelser.

I punkt 1 har intagits en föreskrift, att hamnordning för allmän hamn, vars gränser i vattnet blivit av Kungl. Maj:t fastställda, skall vara fastställd före utgången av år 1948, där ej Kollegium i särskilt fall annorlunda bestämmer. Såsom framgår av vad ovan anförts (sid. 27) ha 31 av de 223 hamnar i riket, för vilka hamntaxor fastställts, fastställda hamnområden men däremot ej fastställda hamnordningar. Den tid, inom vilken utredningar angående hamnordningar för dessa hamnar och fastställelse av hamnordningar skall ske, synes ej böra utmätas alltför knapp. Kollegium har ansett sig böra föreslå en övergångstid av tre år, dock med möjlighet för Kollegium att, om särskilda förhållanden i något fall så skulle påkalla, ytterligare utsträcka denna tid.

I punkt 2 har bestämmelse intagits om bemyndigande för Kollegium att meddela beslut angående ändring i hamnordning eller hamntaxa, som är gällande vid förordningens ikraftträdande. Punkt 3 innehåller ett stadgande angående den tid, från vilken hamntaxor inom de olika distrikten skola fastställas att gälla.

Utredning av hovrättsrådet Hugo Wikander om rättsmedel för utfående av hamnavgift.¹

Sedan Kungl. Maj:t den 20 juni 1935 uppdragit åt Kungl. Kommerskollegium att verkställa förnyad utredning angående de allmänna sjöfartsavgifterna, med undantag av lotsavgifter och hemvägsersättning, samt till Kungl. Maj:t inkomma med de förslag, till vilka utredningen kunde föranleda, har Kollegium, med stöd av § 6 i Kollegii instruktion, den 6 september 1938 beslutat att för utredning rörande de rättsmedel, som stå en hamn till buds för utfående av debiterad hamnavgift, anlita undertecknad såsam sakkunnig.

Under hand har från Kollegii sida meddelats, att med det lämnade uppdraget närmast avsetts att få ur sjörättslig synpunkt belysa vissa förslag i frågan, vilka dryftats inom Kommerskollegium. I enlighet därmed hava överlämnats dels ett inom Kollegium utarbetat, av motiv åtföljt *förslag* till författning om bestämmande av hamns gränser i vattnet, om hamnordningar samt om hamntaxor, i vilket förslag emellertid är lämnad öppen en paragraf som angives skola innehålla bestämmelser angående »rättsmedel», dels ock ett tidigare, likaledes med motiv försett preliminärt *utkast* till åsyftade paragraf, så lydande:

»Hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor, som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort, skall hava erlagts, innan fartyget får lämna hamnen. Det åligger vederbörande tullmyndighet att hålla kontroll härå. Hamnavgift för varor i övriga fall erlägges av konossementsinnehavaren och intill dess de äro guldna äger hamninnehavaren rätt innehålla godset. Vad nu sagts skall ej gälla, där sådan säkerhet för oguldet avgiftsbelopp blivit ställd, som godkänts av vederbörande hamnförvaltning eller, då avgiftsuppbörden enligt därom träffat avtal omhänderhaves av tullverket, av vederbörande tullmyndighet.

Angående garanti för utbekommande av hamnavgift för varor, som till hamnen ankommit från utrikes ort och i hamnen lossas, bestämmes i tullstadgan.

Om frihamn finnes särskilt stadgat.»

Efter tagen del av förslaget och utkastet får undertecknad vördsamt avgiva följande, med hänsyn till den starkt begränsade tid, som stått till förfogande, naturligen långtifrån uttömmande yttrande.

Örðmandel av förevarande ämne i utlandet. Till vinnande av upplysning, huru man i utlandet sökt komma till rätta med dessa förhållanden, har Kollegium i skrivelse till Utrikesdepartementet i maj 1938 anfört: Det torde stundom förekomma, att fartyg lämna eller åtminstone söker lämna hamn utan att dessförinnan hava erlagt föreskriven hamnavgift, liksom ock att till hamnen sjöledes ankomna varor avhämtas, utan att å dem vilande hamnavgift guldits. Därvid hade fråga uppkommit, huruvida hamnägaren, som

¹ Utredningen avgiven den 27 september 1938.

naturligen alltid ägde ett civilt fordringsanspråk beträffande dessa avgifter även-som rätt till vissa åtgärder av exekutiv myndighet, exempelvis kvarstad, icke borde därutöver erhålla särskilda rättsmedel till säkerställande av honom tillkommande hamnavgift, såsom rätt att själv förhindra fartyg att avgå, respektive vägra lämna varor ifrån sig, intill dess hamnavgiften erlagts. Vid sådant förhållande och då, enligt vad som upplysts, hamnkaptenen i utländska hamnar i allmänhet utövade dylik rätt, anhölle Kollegium, att Utrikesdepartementet måtte införskaffa utredning rörande innehållet i de lagbestämmelser, som i förevarande hänseenden kunde förefinnas i Danmark, Finland, Norge, Tyskland, Nederländerna, Belgien, Frankrike och England. Sådan utredning har därefter inkommit beträffande samtliga dessa länder.

I vissa av dessa yttranden hänvisas mer eller mindre ingående till de *vanliga medel att göra fordringsrätt gällande*, som stå en fordringsägare till buds. Beträffande Danmark erinras sålunda om »Dom (eventuellt Forlig) med paafølgende Tvangsfyldestgørelse ved Eksekution og Tvangsauktion, Arrest samt Forbud». Med avseende å Nederländerna hänvisas till, bland annat, civilt fordringsanspråk beträffande hamnavgiften och rätt till kvarstad genom exekutiv myndighet. För Norges del framhålles möjligheten att erhålla kvarstad, underlättad för den som har sjöpanträtt i fartyg och frakt genom att han kan erhålla kvarstad utan särskild kvarstadsgrund. Med hänsyn till Tyskland omnämnes rörande Hamburg möjlighet att för vidtagande av tvångsåtgärder erhålla ett beslut av »Amtsgericht», som i förekommande fall kan förordna om kvarstad å fartyg. Därvid erinras samtidigt, att hamnkaptén utan dylikt domstolsbeslut icke är berättigad att kvarhålla fartyg.

Uti ett par av yttrandena framhålles vidare betydelsen av *sjöpanträtt* i detta avseende. Detta förhållande har redan berörts beträffande Norge. Samma omständighet omnämnes emellertid även med avseende å Danmark; enligt § 267 sjölagen, jämförd med § 269 samma lag, tillkommer sjöpanträtt med bästa prioritet »Tonnage-, Fyr- og Havneavgifter og andre offentlige Afgifter af samme Slags».

Beträffande såväl Danmark som Norge påpekas dessutom möjligheten att erhålla »*utpantning*». Med avseende å Danmark uttalas sålunda, att vederbörande hamnstyrelse kan »lade skyldige Havne- og Broavgifter inddrive af Kongens Foged ved 'Udpantning' i det paagældende Skib i Medfør af Bestemmelsen i Lov om Udpantning m. m. af 29. Marts 1873 § 1. Nr 3, jfr § 596 i Lov om Rettens Pleje». I § 47 i den norska havneloven den 24 juni 1933 stadgas, bland annat, att avgifter enligt denna lag eller »avgiftsregulativ», som fastställts i enlighet med lagen, kunna, när de icke betalas i rätt tid, indrivast genom »utpantning». Rörande Finland upplyses, att när trafik- och tolagsavgifter grunda sig på en stadfäst taxa, de utmätas utan vidare omgång på grund av kvitton.

Anmärkas må i detta sammanhang, hurusom i flera av yttrandena framhålles, att hithörande frågor i allmänhet *i praktiken avvecklas utan att påkalla tillgripande av särskilda rättsliga åtgärder*. Rörande Belgien uttalas sålunda, att åtminstone i Antwerpen tillräcklig säkerhet för att fartyg erlägger avgift ligger däri, att det dessförinnan icke kan erhålla lots för avgång; att sjöledes ankörna varor visserligen i princip icke få avhämtas, innan å dem vilande kajhyra med mera erlagts; att man i praktiken dock tillåter varornas bortförande innan avgifterna inbetalats; samt att någon olägenhet icke visat sig därav uppstå. Beträffande Frankrike anföres: I regel vore främmande fartyg tvungna att anlita de edsvurna mäklarna (courtiers maritimes), vilka inför tullförvaltningen vore ansvariga för avgifternas erläggande. Klarerade en befälhavare själv sitt fartyg, fordrade tullmyndigheterna omedelbar betalning av avgifterna samt kvarhölle fartygens handlingar och gäve instruktioner till hamnkaptenen att icke låta fartyget avgå, så länge betalningen icke fullgjorts. De olika taxor och avgifter, vilka åvilade varor, indrevs för vederbörandes räkning på samma gång som de avgifter och taxor, vilka tillfölle staten. Varorna utlämnades sålunda icke från tullen förrän efter erläggande

av sådana avgifter. Den norska havneloven innehåller i § 47 följande stadgande: »Intet fartöi må klareres på tollboden förrän föreren gottgjör at han har erlagt hvad der av fartöiet skall betalas till havnekasse eller havnefoged.» Därtill fogas stadgande, att tullklarering på begäran av hamnmyndighet skall vägras fartyg, var- på häfta böter eller skadeersättning till hamn, kommun, staten eller enskilda för överträdande av hamnlagstiftningen, intilldess fartygsbefälhavare har betalt eller ställt sådan säkerhet, som av politimästaren prövas tillräcklig. Enligt den engelska »The harbours, docks and piers clauses Act, 1847», section 48 gäller, att vederbörande tullmyndighet i det distrikt, där hamnen är belägen, under vissa omständigheter kan vägra att in- eller utklara fartyg, såvida befälhavaren icke kan förete bevis om att de å fartyg eller gods utgående hamnavgifterna blivit erlagda eller att, i fall av tvist, tillräcklig säkerhet för deras erläggande deponerats. Beträffande Hamburg framhålles, att det sedan länge är praxis att varje dit ankommande fartyg företrädes av någon därvarande skeppsmäklare; och att på grund av detta förhållande utfåendet av hamnavgifterna utan vidare kan anses vara säkerställt. I »Hafenordnung für die stadtbremischen Häfen» föreskrives: »Ein Schiff darf den Hafen erst verlassen, wenn es mit dem vom Hafenmeister aus- gestellten Passierschein versehen ist; der Passierschein wird ausgefertigt, nachdem nachgewiesen ist, dass den Vorschriften der Zollbehörde genügt ist und die Abgaben etc. bezahlt sind.» Beträffande Finland anföres, att tullpass icke utfärdas för fartyg, innan de å fartyget och lasten vilande avgifterna, däribland hamnavgifterna, erlagts. Med avseende åter å varor upplyses, att för de med fartyg importerade eller exporterade varorna uppbäres trafikavgift, som erlägges av mottagaren eller avsändaren, samt att tullverket utlämnar varorna så snart de förtullats och tullav- gifterna erlagts, oberoende av om staden tillkommande trafikavgift erlagts eller icke. Undantag äger dock rum beträffande hyra för vissa varuskjul.

För några länder omnämnes emellertid förekomsten av en särskild *retentions- rätt för hamnen*.

Rörande Belgien meddelas sålunda, att genom lagen den 5 maj 1936 »fixant le statut des capitaines de port» hamnkaptenen tilldelats rättslig myndighets befo- genhet, på grund varav han äger, bland annat, att ådöma fartyg skadestånd och böter för åverkan å hamnanläggningar och överträdelse av vederbörande bestäm- melser med mera samt att själv vägra fartyg att avgå, intilldess beloppet erlagts. Då såsom sådan överträdelse betraktas uraktlåtenhet att betala hamnavgift, äger så- lunda hamnkaptenen rätt att därvid kvarhålla fartyg. Beträffande Nederländerna förmåles, att hamnägaren — utöver civilt fordringsanspråk beträffande hamnav- giften och rätt till kvarstad genom exekutiv myndighet — jämväl å vissa platser enligt kommunala förordningar erhållit befogenhet att själv förhindra ett fartygs vidare fart; och att sålunda i Rotterdam hamnkaptenen, jämlikt en förordning den 12 augusti 1937, är befogad att i fall av underlåtenhet att gälda debiterade hamn- avgifter förhindra fartygets vidare fart. Av stort intresse i detta avseende är vidare den norska rätten. I anslutning till förut anförda stadgande i § 47 stycket 1 i havneloven den 24 juni 1933 föreskrives i stycket 2: »Er fartöiet icke tollklarering undergitt, kan vedkommende havnemyndighet, när föreren enten nekter eller på annen måte søker å unddra sig for avgift, böter eller erstatning som ovenfor nevnt, stanse fartöiet med de midler som finnes tjenlige, inntil betaling er erlagt eller antagelig sikkerhet stillet.» Härtill fogas åtskilliga kompletterande föreskrifter om förklaring av vederbörande hamnmyndighet angående storleken av den säkerhet, som skall ställas, om uppgivande av en på platsen bosatt man, vilken i fråga om säkerheten kan stämmas med samma verkan som befälhavaren, om rättighet att jämväl på senare anlöpt plats ingripa mot fartyg, som avgått utan att hava betalt på detsamma belöpande avgift, samt om böter för den, som icke efterkommer av vederbörande departement fastställda bestämmelser om beräkning och uppbörd av hamnavgifter eller söker undandraga sig de i enlighet med hamnlagen fastställda

avgifterna eller medverkar därtill. Retentionsrätt stadgas ock i den engelska »The harbours, docks and piers clauses Act, 1847». Det heter sålunda i dess section 44: »If the Master of any Vessel in respect of which any Rate is payable to the Undertakers refuse or neglect to pay the same, or any Part thereof, the Collector of Rates may, with such Assistance as he may deem necessary, go on board of such Vessel and demand such Rates, and on Nonpayment thereof, or of any Part thereof, take, distrain, or arrest, of his own Authority, such Vessel and the Tackle, Apparel, and Furniture belonging thereto, or any Part thereof, and detain the Matters so distrained or arrested until the Rates are paid; and in case any of the said Rates shall remain unpaid for the Space of Seven Days next after any Distress or Arrestment so made, the said Collector may cause the Matters so distrained or arrested to be appraised by Two or more sworn Appraisers, and afterwards cause the Matters distrained or arrested, or any Part thereof, to be sold, and with the Proceeds of such Sale may satisfy the Rates so unpaid, and the Expenses of taking, keeping, appraising and selling the Matters so distrained or arrested, rendering the Overplus (if any) to the Master of such Vessel upon Demand.» I huvudsak överensstämmande stadganden meddelas i section 45 beträffande varuavgifter. Nämda sectioner kompletteras, bland annat, genom bestämmelser i section 46 rörande avgifternas och kostnadernas storlek. För övrigt må i detta sammanhang anmärkas, hurusom, enligt vad i lagstiftningsärendet blivit upplyst, de brittiska hamnmyndigheternas befogenheter regleras genom speciella, särskilt för varje hamn av parlamentet antagna lagar, vilka emellertid så gott som regelbundet inkorporera bestämmelserna i omförmälda Act.

Av hänsyn till den begränsade tiden är det nödvändigt att stanna vid dessa schematiska antydningar. Överhuvud måste emellertid beträffande de refererade yttrandena sägas, att de icke alltid giva en mera fyllig bild av de ifrågakommande förhållandena i de olika länderna. Såsom ligger i sakens natur, kommer sambandet med vederbörande lands allmänna exekutivrättsliga regler icke städs klart till uttryck. Yttrandena härröra ock i viss utsträckning från håll, där förutsättningar att bedöma detta samband knappast förefunnits. Ur denna synpunkt skulle naturligen en komplettering vara synnerligen önskvärd. En dylik, med betydande svårigheter förenad komplettering skulle emellertid kräva avsevärd tid. Måhända kan också vad i yttrandena anföres anses vara ur rent praktisk synpunkt tillfyllest för den föreliggande lagstiftningsuppgiften.

Såsom redan antytts, bör enligt det å Kollegii sida givna direktivet i främsta rummet ifrågakomma att här undersöka, huruvida de i utkastet föreslagna befogenheterna, nämligen *dels* att kvarhålla fartyg, till dess hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort, blivit erlagd, *dels* ock att till säkerhet för hamnavgift för varor i övriga fall kvarhålla varorna, må anses *förenliga med den hos oss gällande sjörätten*.

Vidkommande till en början den ifrågasatta befogenheten att *kvarhålla fartyg till säkerhet för detsamma i utrikesfart påford hamnavgift* är först och främst att märka, hurusom enligt 267 § 1. sjölagen, sådant detta lagrum lyder enligt lag den 18 maj 1928 vilken träder i kraft den 1 januari 1939, sjöpanträtt med bästa förmånsrätt tillkommer, bland annat, tonavgifter, fyr- och båkavgifter, hamnavgifter och andra offentliga avgifter och pålagor av samma slag. Detta lagrum har, som bekant, tillkommit på grundval av den i Bryssel den 10 april 1926 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om sjöpanträtt och fartygshypotek. Ätminstone formellt avviker lagrummet väsentligen från den nu gällande svenska sjölagen. Denna utgår nämligen enligt motiven därtill från att, då den allmänna förmånsrättsordningen icke tillägger allmänna avgifter förmånsrätt framför annan fordran, det även på detta område borde

Förenligheten av de föreslagna befogenheterna med vår sjö rätt.

överlätas åt speciallagstiftningen att bestämma sättet för dylika avgifters uttagande och sålunda bereda säkerhet för deras utfående.¹

Att beakta är vidare, hurusom enligt protokollet vid undertecknande av omförmälda konvention det är överenskommet, att varje stats lagstiftning är oförhindrad att medgiva förvaltningarna av hamnar, dockor, fyrar och vattenvägar, vilka låtit avlägsna skeppsvrak eller andra föremål, som besvära sjöfarten, eller vilka hava fordran på grund av hamnavgifter eller på grund av skador, orsakade genom fel eller försummelse å fartygs sida, rättighet att, om betalning icke gäldas, kvarhålla fartyget, vraken eller andra föremål, att sälja dem och att ur köpeskillingen gottgöra sig med företrädesrätt framför andra borgenärer.

Med avseende å innebörden av ifrågavarande konvention må för övrigt anmärkas, att man ursprungligen ifrågasatte sjöpanträtt för »taxes et impôts publics». Häremot anmärktes emellertid under förarbetena, att dessa uttryck syntes gå för långt; man skulle enligt dem kunna anse såsom privilegierade exempelvis pålagor, som redaren skulle hava att betala för de inkomster som han hade av sin rederirörelse. En mera restriktiv formulering vore därför att förorda. I enlighet därmed upptogs formuleringen »les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mèmes espèces». I samband därmed betonades, att man tydligen borde begränsa sig till »taxes et impôts publics relatifs aux navires.»

Det behöver ej anmärkas, att i regel sjöpanträtt icke kan realiseras av den sjöpantherättigade själv, utan att denne måste i sådant avseende anlita de exekutiva myndigheterna. Såsom verkliga undantag äro nämligen att anse vissa i befraktingskapitlet upptagna fall, i vilka panträttshavaren åtnjuter den realisationsbefogenhet som tillkommer handpanthavare.

Vad ovan anförts torde giva vid handen, att varken ur svensk sjörättslig synpunkt eller med hänsyn till Sverige i följd av dess tillträde till konventionen om sjöpanträtt och fartygshypotek åliggande internationella förpliktelser invändning med fog kan göras mot ett stadgande om rätt att kvarhålla fartyg till säkerhet för hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts fartyg i utrikes fart. I motiven till 1928 års sjölagsändringar framhålles fastmera i själva verket vikten av omförmälda stadganden i underteckningsprotokollet. Det tillägges härvid: »Särskilda lagstiftningsåtgärder i anledning härav torde dock icke åtminstone för närvarande vara påkallade.»

Vad nu yttrats avsåg rätt att kvarhålla fartyg till säkerhet för detsamma i utrikesfart påfordr hamnavgift. Det föreslagna stadgandet går emellertid såtillvida något längre, som det avsetts skola gälla jämväl *hamnavgift för »varor, som i hamnen inlastats i fartyg för försändning till utrikes ort»*.

¹ I betraktande, bland annat, härav lär det näppeligen vara fullt riktigt, när i motiven till ifrågasatta paragraf om rättsmedel antages, att hamnägaren skulle hava sjöpanträtt i fartyg och frakt enligt den i nu gällande 267 § första stycket 4. sjölagen intagna bestämmelsen om sådan förmånsrätt för fordringar, som grunda sig på uteblivet, felaktigt eller ofullständigt fullgörande av förbindelser, vilka redaren själv eller annan på grund av redarens fullmakt ingått och som skolat av befälhavaren i denna hans egenskap fullgöras, och uttalas, att ordet hamnavgift här visserligen icke förekommer, men att skyldigheten att erlagga hamnavgift för fartyg otvivelaktigt hör till de här beskrivna förpliktelserna. Jämföras må den tyska handelslagen § 754 under 8: »die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen aus Rechtsgeschäften, die der Schiffer als solcher kraft seiner gesetzlichen Befugnisse und nicht mit Bezug auf eine besondere Vollmacht geschlossen hat (§ 486 Abs. 1 Nr 1), sowie die nicht unter eine der vorigen Nummern fallenden Forderungen wegen Nichterfüllung oder wegen unvollständiger oder mangelhafter Erfüllung eines von dem Reeder abgeschlossenen Vertrags, insofern die Ausführung des letzteren zu den Dienstobliegenheiten des Schiffers gehört hat (§ 486 Abs. 1 Nr 2).» Fråga är, med andra ord, i lagrummet om privaträttsliga förpliktelser ex contractu. Se även H: 1898: 321, i vilket rättsfall förklarades, att Trollhätte kanalbolag för bristande betalning av kanalavgifter lagligen icke ägde någon sjöpanträtt, utan kunde, på grund av den bolaget tillerkända befogenhet att för dylika avgifter kvarhålla fartyget och genom dess försäljning bereda sig gottgörelse för avgifterna, allenast äga sådan rätt till fartyget, som i 17 kap. 3 § handelsbalken vore tillagd innehavare av lös pant.

Vid avgörande av spörsmålet, huruvida en dylik utvidgning må anses förenlig med sjöpanträttskonventionens ståndpunkt, må betonas, att denna, liksom under-teckningsprotokollet därtill, näppeligen avsett att taga närmare ståndpunkt till sättet för hamnavgifternas beräkning och uttagande.

Belysande i detta avseende är den synnerligen svävande reglering, vartill 153 § i gällande sjölag och 100 § i 1936 års befraktningskapitel måst inskränka sig beträffande så kallat mindre eller ordinarie haveri. Omnämnas kan i detta sammanhang, hurusom under förarbetena till 1936 års sjölagsändringar å norsk sida ifrågasattes att i ämnet upptaga följande stadgande: »Forsaavidt der ikke i denne lov er givet anden særlig bestemmelse, betaler bortfragteren skibsavgifter, bugserpenge, kanalavgifter, karantæneutgifter og alle andre omkostninger og utgifter som er forbundne med godsets befordring fra dets modtagelse og til dets aflevering. Det gjør ingen forandring heri om afgifternes størrelse allene eller tillike beror paa mængden av det gods som befordres.» Avsikten med denna omformulering var att klargöra, att det relevanta är icke huru utgifterna beräknas och uppbåras, utan om de äro knutna till befordringen. När 1936 års sjölagstiftning ej upptagit den ifrågasatta omformuleringen, beror detta, såsom av förarbetena därtill framgår, ej heller på någon meningsskiljaktighet i sak, utan endast därpå, att man funnit övertvägande skäl tala för att vidbliva en i praktiken känd och prövad avfattning. Diskussionerna i ämnet giva ock tydligt vid handen, huru utomordentligt svårt det i en del fall är att beträffande vissa avgifter avgöra, vem — bortfraktare eller lastägare — som har att slutligen bära dem.¹

Även om frågan icke ligger fullt lika klar i detta fall som i det förut berörda, torde därför utvidgningen icke ur sjörättslig synpunkt föranleda större betänklighet.

Beträffande bortfraktarens möjliga regress må här med avseende å svensk rätt anmärkas allenast, hurusom enligt 276 § första stycket 2., sådant lagrummet lyder enligt 1936 års sjölagstiftning, sjöpanträtt i inlastat gods tillkommer, bland annat, befälhavarens eller bortfraktarens fordran för vad han förskjutit för lastens behov eller på grund av egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgiva. Motsvarande stadgande finnes i övriga nordiska länder. Huruvida icke en än bättre regress bör tillerkännas bortfraktaren, skall här ej undersökas. Beträffande tysk rätt antages sjöpanträtt i lasten tillkomma, bland annat, kostnader för förvaring av densamma och avgifter, som vila därå.² Vad angår engelsk rätt, uttalas däremot inom doktrinen, att redaren, i saknad av särskilt avtal, visserligen har »lien at common law» för särskilda utgifter, som åsamkats honom för lastens säkerhet, men däremot icke för hamnavgifter, som befraktaren åtagit sig att betala.³ Emellertid lär redaren i praktiken i viss utsträckning betinga sig en längre gående »lien».⁴

Till vissa bestämmelser i *befraktningskapitlet*, som äga visst intresse även i detta sammanhang, skall nedan återkommas.

Sedan sålunda berörts frågan om den föreslagna befogenheten att kvarhålla fartyg, till dess hamnavgift, som enligt behörigen fastställd taxa påförts för fartyg i utrikes fart eller för varor vilka i hamnen inlastats för försändning till utrikes ort, blivit vederbörligen erlagd, återstår spörsmålet om *befogenhet att till säkerhet för hamnavgift för varor »i övriga fall»*⁵ *kvarhålla samma varor*.

Härvid må till en början understrykas, hurusom förut berörda internationella sjö-rättskonvention rör allenast sjöpanträtt och hypotek i fartyg. När konventionen år 1928 införlivades med svensk rätt, förefanns därför icke något tvång att ändra reglerna om sjöpanträtt i lasten. Man inskränkte sig därför till att, för behållande av

¹ Jfr Schaps, Das deutsche Seerecht § 621 anm. 3 rörande innebörden av termen »Hafengeld i den tyska handelslagen § 621.

² Schaps a. a. § 777 anm. 5.

³ Carver, Carriage of goods by sea, art. 658.

⁴ Jfr Scrutton, Charterparties and bills of lading, art. 157.

⁵ Nedan återkommes till det önskvärda i att innebörden härav närmare preciseras.

parallellismen mellan sjöpanträtt i fartyg och frakt samt sjöpanträtt i inlastat gods, företaga några smärre modifikationer i lagstiftningen om den senare.

Denna parallellism understrykes i motiven till gällande sjölag; det uttalas sålunda, att mot sjöpanträtten i fartyg och frakt svarande bestämmelser upptagits angående jämväl den andra arten av sjöförmögenhet, lasten. Även i detta avseende gäller det därför att beakta vad ovan, under hänvisning till motiven, påpekats beträffande sjöpanträtt i fartyg och frakt, nämligen att »då den allmänna förmånsrättsordningen icke tillägger allmänna avgifter förmånsrätt framför annan fordran, i det svenska förslaget icke heller någon sådan föreskrift intagits med avseende på sjöfordringarna, utan har det ansetts även för detta område böra överlätas åt speciallagstiftningen att bestämma sättet för dylika avgifters uttagande och sålunda bereda säkerhet för deras utfående.» Det skenbara undantaget härifrån, nämligen att lotspenningar i lagen upptagits såsom sjöpanträttigade ehuru den eljest icke befattar sig med avgifter av offentlig natur, har enligt motiven sin grund däri, att »lotsning kan verkställas av annan än statens lotsar, till följd varav ett allmänt stadgande till ersättningsens tryggande ansetts böra här intagas».

Av det anförda följer, att med de förändringar av rättsreglerna om sjöpanträtt i fartyg och frakt, vilka i och för införlivande av sjöpanträttskonventionen med svensk rätt vidtogos genom 1928 års lagstiftning, det kan sägas väl harmoniera, om för hamnavgifter inrymdes sjöpanträtt liksom i fartyg och frakt så ock i lasten. Sannolikt är väl ock, att vid en mera ingående revision av reglerna om sjöpanträtt i lasten än den, som företogs år 1928, full parallellism kommer att härutinnan åvägabringas.

Tanken på ett de allmänna avgifternas graverande även av lasten kommer för övrigt i gällande sjölag till uttryck jämväl i det i annat sammanhang åsyftade stadgandet i 157 §, varigenom befälhavaren medgives att genom offentlig auktion sälja så mycket av godset, att, »utom tull och övriga omkostnader», vissa närmare angivna fordringar därmed betäckas. Angående denna paragraf säges i motiven allenast, att motsvarande stadgande innehålles i 115 § i 1864 års sjölag. Påpekas må emellertid, att i nyssnämnda sjölag i stället för »tull» talas om »allmänna umgälder». I det nya befraktningskapitlet lyder motsvarande paragraf, 116 §, sålunda: »Varder gods upplagt, äge bortfraktaren låta genom offentlig auktion eller, där det ej lämpligen kan ske, på annat betryggande sätt sälja så mycket av godset att, utom kostnader, de i 113 § nämnda fordringar täckas.» I motiven till lagrummet framhålles, att i likhet med vad som skett i 17 § upplagsbevislagen tull icke omnämnes i paragrafen, men att detta naturligen icke innebär någon saklig olikhet gentemot gällande rätt. Man har i själva verket ansett det självklart, att en allmän avgift som tull måste tagas i betraktande vid försäljningen. Enahanda lärer ock vara fallet vad angår hamnavgift.

Med hänsyn till den nära överensstämmelse, som förefinnes mellan svensk och tysk sjö rätt, förtjänar för övrigt framhållas, att den tyska handelslagen, § 614, uttryckligen framhäver lastemottagarens skyldighet att ersätta bortfraktaren »die ausgelegten Zölle und übrigen Auslagen». Till säkerhet därför inrymmes bortfraktaren genom befraktningskapitlet panträtt i godset.

I detta sammanhang må påpekas, vad förut antytts, att för utövande av den bortfraktaren genom *befraktningskapitlet* tillagda panträtten icke kräves anlitande av exekutiv myndighet.

Med hänsyn till det anförda torde den slutsatsen vara berättigad, att det ur sjörättslig synpunkt icke bör anses vara förenat med betänklighet att medgiva hamnförvaltning befogenhet att kvarhålla vara till säkerhet för därå belöpande hamnavgift.

Fastän med det lämnade uppdraget närmast avsetts att få ur *sjörättslig* synpunkt belysta de framkomna förslagen om rätt att kvarhålla fartyg och varor till säkerhet för hamnavgifter, torde det dock vara lämpligt att något dröja vid vissa så att

säga *processuella synpunkter*, som här tränga sig fram med anspråk på beaktande. Då undertecknad i detta avseende saknar särskild sakkunskap, får vad därutinnan anföres närmast karaktären av förklaring till några vid utkastet av honom gjorda frågetecken.

Med ett jakande svar på spörsmålet om förenligheten av de föreslagna befogenheterna med sjölagstiftningen är självfallet icke utan vidare ådagalagd lämpligheten av att inrymma desamma. Uppenbarligen är det nämligen av vikt, att ett med kvarstad och skingringsförbud så besläktat institut som kvarhållningsrätt lagfästes allenast under noggrant aktgivande på de om de båda förstnämnda åtgärderna givna reglerna. Särskilt i internationella förhållanden ligger det tydligen stor makt däruppå, att beträffande kvarstad och skingringsförbud stadgade försiktighetsmått icke illuderas genom rätt att kvarhålla. Vad sålunda påpekats har ock nyligen kommit till direkt uttryck, nämligen i den i Rom den 29 maj 1933 avslutade internationella konventionen rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg. I dess artikel 2 stycket 2 uttalas sålunda, att om borgenär utan brukarens samtycke tagit luftfartyg i besittning och borgenären enligt den lag, som skall tillämpas, äger *kvarhålla fartyget*, enligt denna konvention utövändet av sådan rätt skall vara att *likställa med kvarstad* och underkastat konventionens bestämmelser. Stadgandet har tillkommit närmast med hänsyn till att enligt vissa rätts-system ägare av fastighet, som skadats genom ett luftfartyg, äger retentionsrätt i fartyget; och man har, såsom av förarbetena till konventionen framgår, förmenat konventionens syfte oundgängligen kräva, att sådan rätt bleve begränsad i samma omfattning som kvarstad.

Uppmärksamheten må då först fästas därvid, att utsökningslagen, såsom allmänt känt lägger frågan om beviljande av kvarstad och skingringsförbud i händerna på exekutiv myndighet. Därigenom är sörjt, bland annat, för att prövningen sker av *opartiskt och kvalificerat organ*. Om en befogenhet av nu ifrågasatta, med kvarstad och skingringsförbud i viss mån besläktade art skall medgivas av lagstiftningen, lär det vara en för hamnar och allmänhet lika viktig förutsättning, att vederbörliga kvalifikationer finnas hos den, som har att utöva befogenheten. Framför allt gäller detta naturligen en sådan rätt beträffande fartyg. Risken av ett oriktigt avgörande framträder nämligen med sällsynt styrka på ett för dröjsmål så oerhört känsligt område som det sjörättsliga. Betecknande är härvid det kända stadgandet i den tyska handelslagen § 482. Erinras kan ock från ett närliggande område om de långt gående inskränkningar i möjligheten att överhuvud erhålla kvarstad och skingringsförbud, som stadgas i omförmälda konvention rörande fastställande av vissa gemensamma bestämmelser i fråga om kvarstad å luftfartyg.

Kompetens.

Vad nu anförts giver anledning att något beröra frågan om *skadeståndsskyldighet vid obehörigt utövande av befogenhet att kvarhålla*. Kvarstad eller skingringsförbud må enligt 194 § utsökningslagen av överexekutor i regel ej beviljas, där ej sökanden ställt pant eller borgen för den skada, som kan genom åtgärden vederparten tillskyndas. Säkerheten torde, såsom i doktrinen uttalats,¹ avse såväl det fall, att det anspråk, till säkerhet varför handräckningen beviljas, sedermera befinnes ogillt eller talan därom ej vederbörligen anhängiggöres eller fullföljes, som ock den händelse, att överexekutors handräckningsbeslut, sedan det blivit verkställt, blir ändrat. Även i detta avseende kan såsom belysande framhållas den vikt, som man i omförmälda kvarstadskonvention fäst vid skadestandsfrågan. I dess art. 6 föreskrives sålunda, att om luftfartyg belagts med kvarstad, ehuru det enligt bestämmelserna i konventionen varit fritaget därifrån, eller om gäldenären måst ställa säkerhet för att förebygga kvarstad eller få kvarstad hävd, sökanden skall svara enligt hand-

Skadeståndsskyldighet.

¹ Trygger, Utsökningslagen, s. 464.

räkningsortens lag för skada, som därav kommit för brukaren eller ägaren, samt att detsamma skall gälla, där utan giltig orsak kvarstad lagts å luftfartyg.¹ I öppen dag ligger, att ett obehörigt utövande av kvarhållningsrätt kan i minst samma mån som kvarstad och skingringsförbud medföra risk för skadeståndsskyldighet. Detta förhållande understryker ytterligare ur både hamnarnas och allmänhetens synpunkt den förut framhållna vikten av vederbörlig kompetens vid hithörande frågors prövning. Erinras må i detta sammanhang, hurusom enligt 16 § första stycket tullstadgan tullverket är gentemot trafikant i första hand ansvarigt för åtgärd, som tulltjänsteman företager för utövande av tullkontrollen.

*Snabbt
avgörande.*

Kvarstad och skingringsförbud hava — såsom inom doktrinen² uttalats — till ändamål att förbereda och möjliggöra en verkställighet, som eljest efter all sannolikhet skulle komma för sent, men måste anses alltför ingripande i dens rättssfär, mot vilken de äro riktade, för att det skulle få bero på den förment berättigade att dröja huru länge som helst, innan han vände sig till vederbörlig myndighet för att i vanlig ordning bereda sig verkställighet. Med hänsyn härtill äro särskilda regler givna i 188 § *utsökningslagen*.

I berörda kvarstadskonvention kommer även detta förhållande till synes, nämligen såtillvida som i dess artikel 5 föreskrives, att om ansökan göres om kvarstads hävande, avgörande städse skall träffas summariskt och snabbt. I den för innevarande års riksdag framlagda propositionen (nr 16) med förslag till lag om frihet från kvarstad och skingringsförbud för vissa luftfartyg, vilket sedermera antagits av riksdagen, saknas visserligen sådan bestämmelse. I motiven framhålles emellertid, hurusom föreskriften står i den överensstämmelse med gällande utsökningslags grunder, att särskilt stadgande i följd därav ansetts ej vara påkallat.

Ehuru spörsmålet möjligen i fråga om hamnavgifterna saknar större praktisk betydelse, synas emellertid ovan berörda regler rörande kvarstad och skingringsförbud måhända böra föranleda ett övervägande, huruvida icke någon begränsning, åtminstone beträffande fartyg, borde göras med avseende å den tid, under vilken kvarhållningsrätten må bestå utan hänvändelse till dömande eller exekutiv myndighet.

Säkerhet.

Utsökningslagen innehåller vidare, som bekant, stadgande, att kvarstad och skingringsförbud, som blivit beviljade till säkerhet för fordran, skola upphöra, då gäldenären ställer *pant eller borgen*. Betydelsen av denna möjlighet att få kvarstad undanröjd kommer starkare än eljest fram i fråga om kommunikationsmedlen. I omförmälda kvarstadskonvention har ock uttryckligen uttalats, att om det icke föreligger frihet från kvarstad eller om brukaren icke åberopar sådan förmån, han dock äger förebygga kvarstaden eller få den hävd, där tillräcklig säkerhet ställes.

I kvarstadskonventionen givas tillika vissa regler angående frågan, när säkerhet skall betraktas såsom tillräcklig; detta skall sålunda anses vara förhållandet, såvida den täcker fordringsbeloppet jämte kostnader och uteslutande avser betalning därav eller, om fartygets värde är lägre, där säkerheten täcker detta. Beträffande samma fråga, huru säkerhet skall vara beskaffad för att böra godkännas, gäller däremot enligt 48 § utsökningslagen allenast, att om den ej är av vederparten godkänd, den skall prövas av *myndighet*, hos vilken den ställes, varjämte vissa bestämmelser givas om borgens beskaffenhet samt om förvaring av pant och löftesskrift.

Påpekas må i detta sammanhang, hurusom enligt den norska hamnlagen det tillkommer »politimesteren» att pröva, huruvida ställd säkerhet må anses tillfredsställande. I samma lag givas ock vissa närmare bestämmelser om säkerheten.

¹ Se om denna fråga vidare Statens off. utr. 1936: 54 s. 76 f.

² Trygger, Utsökningslagen s. 452 f.

Erinras kan även om de ovanberörda stadgandena i den engelska »The harbours, docks and piers clauses Act, 1847», därom, att »Disputes concerning Rates or Charges occasioned by Distress to be settled by a Justice in England or Ireland and in Scotland by the Sheriff».

Med hänsyn härtill synes det under lagstiftningsärendets fortsatta behandling vara förtjänt att övervägas, huruvida någon reglering kan utfinnas varigenom prövningen av frågan om säkerhetens tillräcklighet tryggas. Ett kvarhållande trots förefintlighet av vederbörlig säkerhet lär nämligen i själva verket vara att anse såsom ett obehörigt kvarhållande, vilket föranleder rätt till skadestånd. I denna rätt till skadestånd ligger emellertid naturligen, å andra sidan, ett remedium för den trafikerande allmänheten.¹

Immunitetslagen.

Uppmärksamheten må här till sist fästas vid den den 17 juni 1938 (nr 470) givna *lagen med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg med mera*.

Enligt 1 § i lagen gäller, att endast i de i lagen särskilt stadgade fall den omständigheten, att fartyg äges eller nyttjas av främmande stat eller fartygslast tillhör sådan stat, må utgöra hinder för att vid domstol upptaga talan angående fordran, vilken grundar sig å fartygets begagnande eller lastens befordran, eller för att med avseende å fartyget eller lasten här i riket företaga utmätning, kvarstad eller annan handräckning på grund av fordran som nyss sägs.

Fråga är således i lagen direkt endast om det, som ingår i den privata sjörätten. Utanför lagen faller strängt taget allt, som hör till den offentliga sjörätten, såsom plikter och rättigheter med hänsyn till administrativa, fiskaliska och tullförfattningar. Icke desto mindre torde emellertid de vittgående undantag, som lagen gör från den i 1 § upptagna principen, äga visst intresse för den nu föreliggande lagstiftningsuppgiften rörande ny hamntaxeförordning. Det lär nämligen ur internationell synpunkt vara av vikt, att kvarhållningsrätt ej medgives i fall, då kvarstad är utesluten enligt immunitetslagen.

Beträffande undantagen från regeln i 1 § stadgas i 2 § i lagen, att ändå att fråga är om fordran som i 1 § sägs, talan mot främmande stat ej må av domstol här i riket upptagas såvitt angår: 1. krigsfartyg eller annat fartyg, som den främmande staten äger eller nyttjar och vid tiden för fordringens tillkomst brukade utslutande för statsändamål och icke för affärsdrift;² 2. den främmande staten tillhörig last, som fraktas med fartyg varom under 1. är sagt; 3. den främmande staten tillhörig last, som för statsändamål och icke för affärsdrift fraktas med handelsfartyg, med mindre fordringen avser bärjarlön eller bidrag till gäldande av gemensamt haveri eller ock grundar sig på avtal som slutits rörande lasten. Enligt 3 § i lagen må, ändå att fråga är om fordran som i 1 § sägs, utmätning, kvarstad eller annan handräckning här i riket icke företagas med avseende å: 1. krigsfartyg eller annat fartyg, som främmande stat äger eller nyttjar eller i dess helhet befraktat för viss resa eller för tid, och som brukas uteslutande för statsändamål och icke för affärsdrift; 2. främmande stat tillhörig last, som fraktas med fartyg varom under 1. är sagt eller ock med handelsfartyg för statsändamål och icke för affärsdrift. Dessutom må enligt 4 §, efter överenskommelse med främmande stat.

¹ Med hänsyn härtill torde det i varje händelse böra undvikas att — såsom skett i den föreslagna lagtexten — tala om sådan säkerhet, »som godkänts av vederbörande hamnförvaltning eller, då avgiftsuppbörden enligt därom träffat avtal omhänderhaves av tullverket, av vederbörande tullmyndighet.» Vid avfattande av en civil lag skulle utan tvivel föredragits att använda allenast »säkerhet» (jfr t. ex. 86 § tredje stycket, 159 § i det nya befraktningskapitlet), »säkerhet, med vilken hamninnehavaren skäligen kan nöjas» (jfr 3 kap. 22 § nyttjanderättslagen) eller något dylikt uttryck. Uppenbarligen är det nämligen icke den kvarhållningsberättigades uppfattning i frågan, som i sista hand skall vara avgörande. Sådant slutligt avgörande lär fastmera tillkomma allmän domstol.

² Konventionen nämner, vid sidan av krigsfartyg, såsom exempel statsjakter, bevakningsfartyg, lasarettsfartyg, hjälpfartyg och förrådstransportfartyg.

Konungen, såframt den främmande staten i krigstid gör framställning därom, förordna att ej heller i andra fall än i 3 § avses utmätning, kvarstad eller annan handräckning må här i riket företagas med avseende å fartyg, som den främmande staten äger eller nyttjar, samt fartygslast tillhörig denna stat. Att märka är ock stadgandet i 5 § i lagen, att Konungen, efter överenskommelse med främmande stat, äger förordna att, där yrkande framställts om upphävande av utmätning, kvarstad eller annan handräckning med avseende å fartyg eller fartygslast, varom i 3 § förmåles, samt den myndighet hos vilken yrkandet framställts finner anledning till tvekan huruvida fartyget uteslutande brukas eller lasten fraktas för statsändamål och icke för affärsdrift, vitsord skall i sådant avseende tillerkännas intyg av den främmande statens diplomatiska representant här i riket, vilket intyg må genom utrikesdepartementets förmedling tillställas myndigheten med allmänna posten.¹

Vem har att erlägga hamnavgift för ankommande varor? Ifrågavarande utkast är icke helt inskränkt till att reglera spörsmålet om kvarhållningsrätt. Vid sidan av stadgandet om sådan rätt uttalas nämligen däri, att »Hamnavgift för varor i övriga fall — med andra ord varor, som icke i hamnen inlastas i fartyg för försändning till utrikes ort' — *erlägges av konossementsinnehavaren*».

Till stöd för sådant stadgande anföres i motiven: Även med en lagstiftning, som inrymde rätt att kvarhålla fartyg i utrikes fart, vore frågan, vem som hade att ansvara för hamnavgifter för ankommande varor, av viss vikt. Hamntaxeförordningen innehölle inga anvisningar, än mindre några föreskrifter därom. Enligt Högsta domstolens dom den 3 juni 1935 (H. 1935: 328) syntes det åligga konossementsinnehavaren, icke varuägaren, att betala hamnavgifterna.² Bestämmelse därom ansåges böra inryckas i en blivande författning.

Angående lämpligheten av att upptaga dylikt stadgande lära emellertid meningarna kunna vara i någon mån delade.

Först och främst täcker nämligen stadgandet ingalunda alla i praktiken ifrågakommande fall. Att gods befordras enligt konossement är, som allmänt bekant, långtifrån alltid händelsen; samma spörsmål uppkommer emellertid oberoende därav. Det torde därför även vara med all rätt, som sjölagen i närstående fall talar om vad som åligger »mottagaren». Jämväl för den svenska rättens del lär detta begrepp kunna, såsom i tysk doktrin skett, angivas sålunda, att såsom mottagare är att anse den, som, själv eller genom ställföreträdare, i eget namn på grund av sin *legitimation* mottager godset.³ Samma tankegång skymtar ock fram, då tullstadgan såsom »varuhavaren» betecknar den, som på grund av äganderätt eller eljest är berättigad att *förfoga* över vara. Även om man begagnade en mera svävande term såsom lastemottagaren eller varuhavaren, lär det dessutom vara mindre tilltalande att giva en regel med den begränsning, som ligger i de inledande orden: »i övriga fall». Beaktas må ock, bland annat, den inskränkning i räckvidden av Högsta domstolens uttalande, som ligger i att den i sin återopade dom uttryckligen begränsat detsamma till att avse blott lastägarrens skyldighet i *förhållande till hamnen*.

Det lärar därför kunna ifrågasättas, huruvida icke ifrågavarande stadgande lämpligen bör utgå ur lagtexten. Detta synes kunna ske så mycket hellre, som i mo-

¹ Jämföras må K. kung. den 17 juni 1938 angående ikraftträdande av lagen den 17 juni 1938 (nr 470) med vissa bestämmelser om främmande statsfartyg m. m.

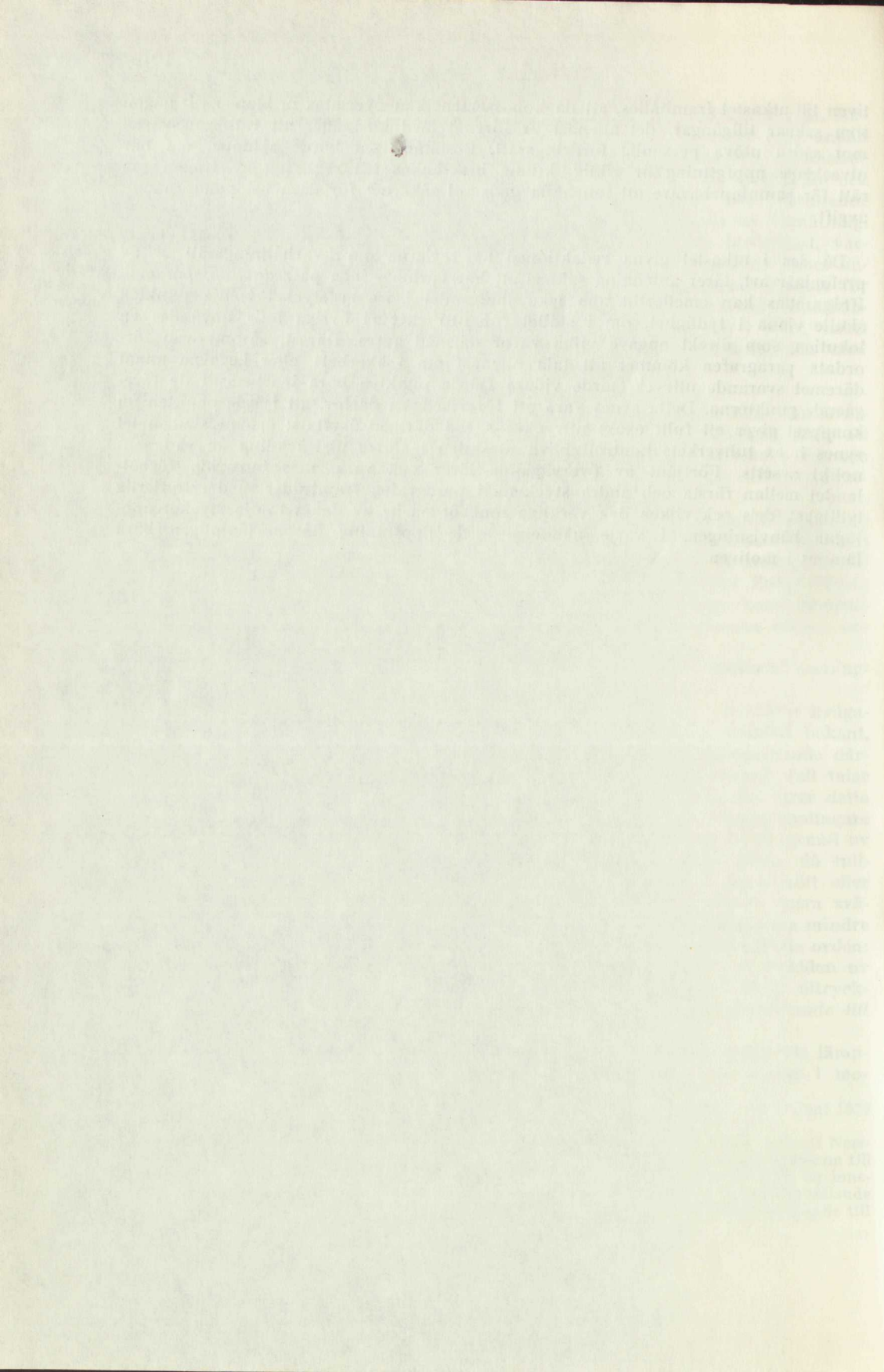
² I rättsfallet var fråga, huruvida skyldighet att erlägga hamnavgift för införda varor (i Norrköping) ålåg varornas ägare eller speditörfirma, som med stöd av konossement fått varorna till sig utlämnade. H. D. uttalade: »I målet är utrett, att firman med stöd av vederbörliga, för innehavaren gällande konossement fått varorna till sig utlämnade i hamnen. Vid sådant förhållande har — oaktat firman handlat för X:s räkning — någon skyldighet för denne i förhållande till styrelsen icke uppkommit att gälda hamnavgifterna.»

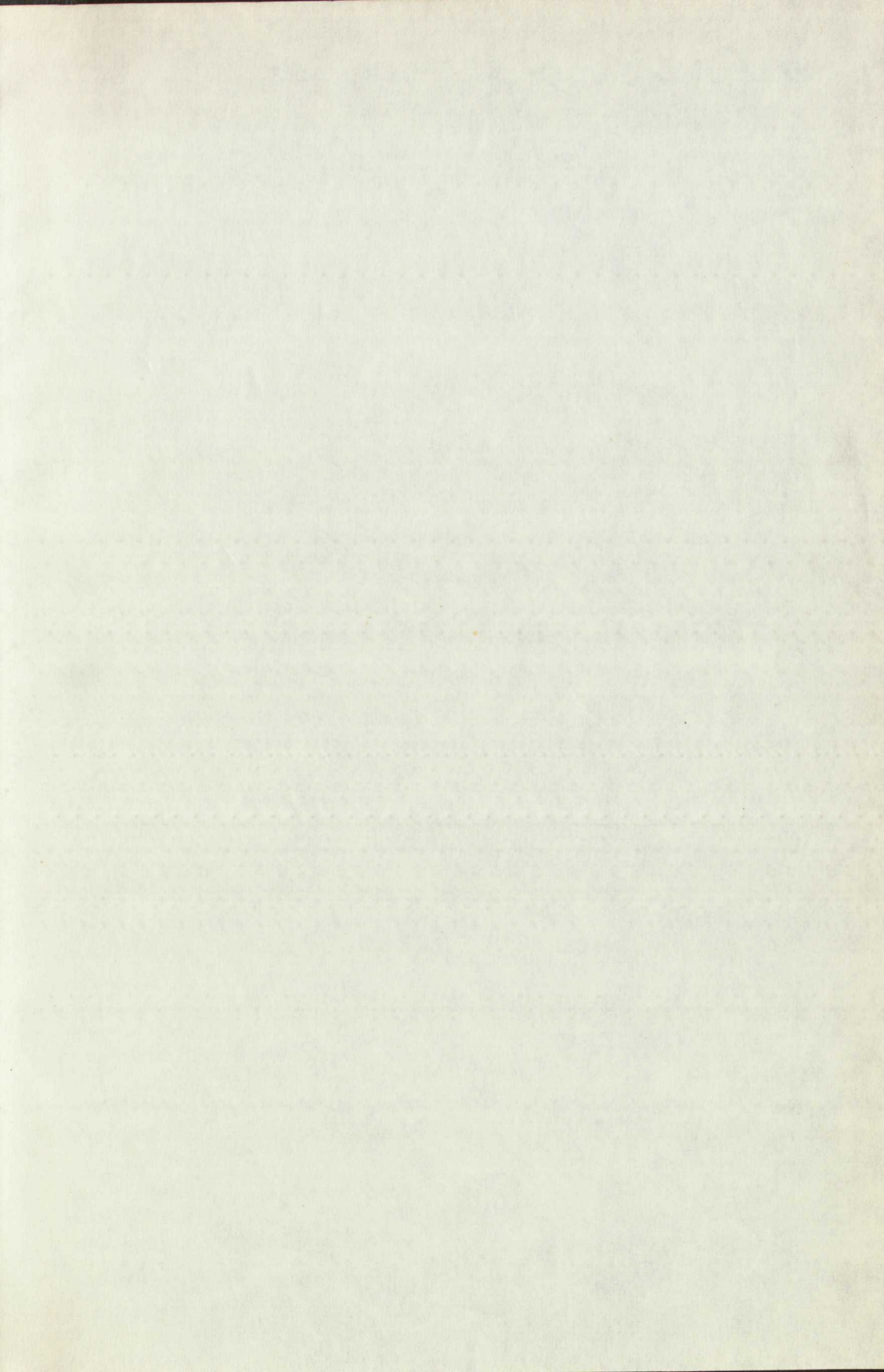
³ Schaps, a. a. § 614 anm. 2.

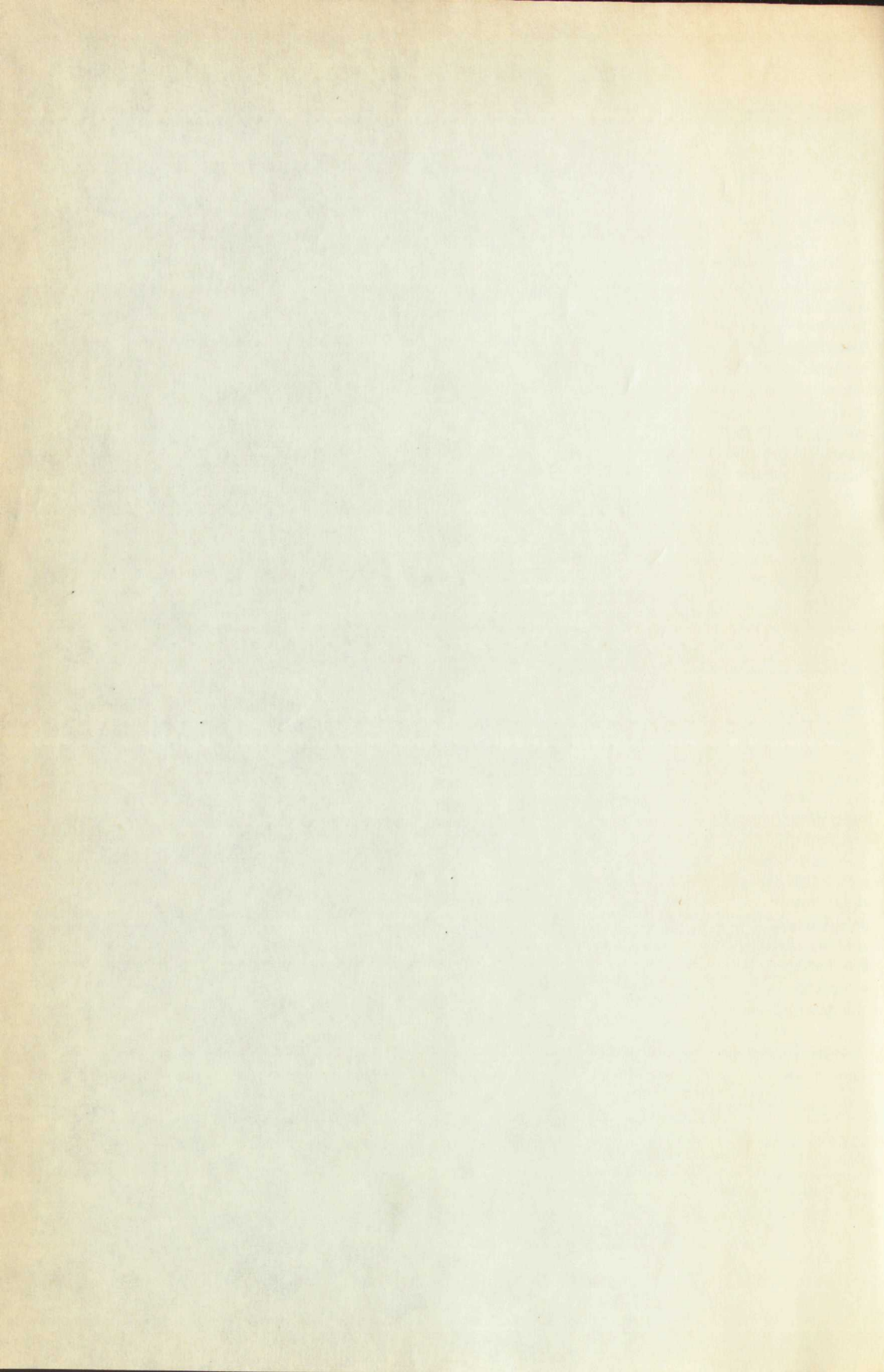
tiven till utkastet framhålles, att då konossement kan överlåtas in blanco till någon som saknar tillgångar, det allenast är förenat med kostnader att rättegångsvägen mot sådan utöva personlig fordringsrätt. Bestämmelsen borde sålunda, om här utvecklade uppfattning är riktig, kunna inskränkas till reglering av frågan om rätt för hamninnehavare att innehålla gods till säkerhet för därå belöpande hamn-avgift.

Då den i utkastet givna redaktionen av reglerna om kvarhållningsrätt är av preliminär art, lär anledning saknas att här närmare ingå på *redaktionsspörsmål*. Ifrågasätts kan emellertid, om icke stadgandet i första stycket tredje punkten skulle vinna i tydlighet, om i stället för uttrycket »i övriga fall» användes en lokution, som direkt angäve vilka varor därmed avses. Därest, såsom ovan förordats, paragrafen kommer att tala allenast om »säkerhet» eller begagna annat däremot svarande uttryck, torde vidare fjärde punkten böra inarbetas i de föregående punkterna. Detta synes vara att förorda även därför, att fjärde punkten nu knappast giver ett fullt exakt uttryck för vad därmed åsyftats; genom stadgandet synes t. ex tullverkets kontroll bliva utesluten i större utsträckning än vad sannolikt avsetts. Förtjänt av övervägande lär ock vara, dels huruvida förhållandet mellan första och andra styckena i paragrafen framträder med erforderlig tydlighet, dels ock vilken den verkliga innebörden är av den i tredje stycket upptagna hänvisningen. I varje händelse torde upplysning därom lämpligen böra lämnas i motiven.

Redaktion av stadgandet om kvarhållningsrätt.







Statens offentliga utredningar 1943

Systematisk förteckning

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen.)

Allmän lagstiftning. Rättsskipning. Fångvård.

Statsförfattning. Allmän statsförvaltning.

Flyttningssättningsakkunniga. Betänkande med förslag till författningar ang. ersättning för flyttningsskostnad. [2]
Utredning och förslag ang. pappersformaten inom statsförvaltningen. [6]
Betänkande med förslag till lag om redovisningsmedel m. m. [24]
Betänkande med förslag ang. den statliga statistikens organisation m. m. [28]

Kommunalförvaltning.

1940 års civila byggnadsutredning. Betänkande 1. Förslag till ändringar i Kungl. Maj:ts byggnadsstadga samt till föreskrifter rörande planläggning och utförande av byggnad för vissa vårdanstalter och folktandpolikliniker. [10]
Stadsplaneutredningen 1942. 2. Förslag till vissa ändringar i byggnadsstadgan. [30]

Statens och kommunernas finansväsen.

1941 års familjebeskattningsakkunniga. Betänkande med förslag till ändrade grunder för familjebeskattningen. [3]
Besparingsberedningens slututlåtande. [13]
Undersökning av taxeringsutfallet beträffande jordbruksfastighet & landsbygden vid 1938 års allmänna fastighetstaxering. [23]

Politi.

Utredning rörande polismäns anslutning till politiska ytterlighetsriktningar m. m. [5]

Nationalekonomi och socialpolitik.

Betänkande ang. levnadskostnadsindex. [8]
Utredning och förslag ang. statsbidrag till daghem och lekskolor m. m. [9]
Utredning och förslag ang. statsbidrag till social hemhjälpssverksamhet. [15]
Utredning och förslag ang. planmässigt sparande för familjebildning och statens bosättningslån. [18]
Statsmakterna och folkhushållningen under den till följd av stormaktskriget 1939 inträdda krisen. Del 3. Tiden juli 1941—juni 1942. [25]

Hälso- och sjukvård.

Betänkande med förslag ang. omorganisation av rättsmedicinalväsendet i riket. [20]
Betänkande rörande sinnessötvårdens organisation med hänsyn till erforderliga åtgärder för beredande av skolundervisning åt bildbara sinnesslöa barn. [29]

Allmänt näringsväsen.

Fast egendom. Jordbruk med binäringar.

Ladugårdsbyggnadsakkunniga. Meddelande nr 1. Djurstallars planering, värmehushållning och ventilation. [26]

Vattenväsen. Skogsbruk. Bergsbruk.

Utredning rörande skogsnäringsens ekonomiska läge med förslag till åtgärder för höjande av näringsens bärkraft. 3. Skogsbrukets transportfrågor: Vågar och järnvägar. [4]
Betänkande ang. åtgärder mot spekulation i vattenkraft. [14]

Industri.

Utredning rörande den tekniskt-vetenskapliga forskningens ordnande. 4. Förslag till åtgärder för textilforskningens ordnande. [11] 5. Förslag till åtgärder för järn- och metallforskningens ordnande. [16] 6. Förslag till åtgärder för den geotekniska forskningens ordnande. [22]

Handel och sjöfart.

Betänkande med förslag till hamnförordning. [32]

Kommunikationsväsen.

Betänkande med författnings- och organisationsförslag för genomförande av ett förstärkt förhållande av den allmänna väghållningen på landet m. m. [1]

Bank-, kredit- och penningväsen.

Försäkringsväsen.

Kyrkoväsen. Undervisningsväsen. Andlig odling i övrigt.

1940 års skolutrednings betänkanden och utredningar. Bilaga 1. Hygieniska förutsättningar för skolarbetet. [7]
Bilaga 2. Den psykologiska forskningens nuvarande ståndpunkt i fråga om den psykiska utvecklingen hos barn och ungdom m. m. [19]
Tillströmningen till de fria fakulteterna och arbetsförhållandena närmast efter avlagd examen samt militärtjänstgöringens inverkan på universitets- och högskoleungdomens studier och ekonomiska förhållanden. [17]
Utredning med förslag ang. reglering av den territoriella församlingsindelningen i Göteborg. [31]

Försvarsväsen.

Betänkande med förslag till statliga åtgärder för stödande av den privata motorlösa flygningens och modellflygningens utveckling. [12]
Betänkande med förslag till reglering av det militära arvodesväsendet. [21]
Betänkande med förslag till lag om folkskyddsväsendet (folkskyddslag) m. m. [27]

Utrikes ärenden. Internationell rätt.