

N:o 2.

Ank. till Riksd. kansli den 22 april 1891, kl. 3 e. m.

Särskilda utskottets (n:o 1) utlåtande n:o 1, i anledning af dels Kongl. Maj:ts nådiga proposition till Riksdagen, med förslag till sjölag, lag, innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd, lag angående ändring af 2, 5 och 7 §§ 17 kap. handelsbalken, lag angående ändring af 71, 73, 89, 90, 117, 118 och 119 §§ utsökningslagen samt lag angående ändring af 13, 51, 54 och 90 §§ konkurslagen; dels väckt motion om ändrad lydelse af 13 § konkurslagen.

Till förberedande handläggning har särskilda utskottet fått emottaga dels Kongl. Maj:ts proposition n:o 3, hvori Kongl. Maj:t, under åberopande af de vid propositionen fogade, i statsrådet och högsta domstolen förda protokoll, jemlikt 87 § regeringsformen i näder föreslagit Riksdagen att antaga här nedan intagna förslag till

- 1:o Sjölag;
 - 2:o Lag, innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd;
 - 3:o Lag angående ändring af 2, 5, och 7 §§ 17 kap. handelsbalken;
 - 4:o Lag angående ändring af 71, 73, 89, 90, 117, 118 och 119 §§ utsökningslagen;
 - 5:o Lag angående ändring af 13, 51, 54 och 90 §§ konkurslagen;
- dels ock en inom Andra kammaren af herr A. Olsson i Ornakärr väckt motion, n:o 70, om ändrad lydelse af ofvanberörda 13 § i konkurslagen.

Då nu utskottet går att afgifva yttrande öfver Kongl. Maj:ts ifrågasvarande nådiga proposition, anser sig utskottet böra till en början i kort-het redogöra för de omständigheter, hvilka framkallat det omfattande lag-förslag, som nu föreligger till Riksdagens pröfning, äfvensom för förarbetena till detsamma.

Ehuru Rikets Ständer i underdånig skrifvelse den 25 augusti 1860 anhållit att genom Konungens framställning få till nästa Riksdag motse ett efter dåvarande tidsförhållanden lämpadt förslag till sjölag, och ehuru be-hovvet af den då gällande, nära 200 år gamla sjölagens ersättande med en ny erkändes vara oafvisligt, mötte likväl Kongl. Maj:ts proposition i ämnet den 17 februari 1863 icke odeladt bifall. Det särskilda utskott, till hvars handläggning propositionen hänvisades, vidtog större eller mindre ändringar i mer än en tredjedel af lagförslagets samtliga paragrafer. Men äfven i denna omarbetade form rönte förslaget inom riksständen, synnerligast hos ridderskapet och adeln samt hos borgareståndet ganska mycket mot-stånd. Många anmärkningar gjordes såväl mot lagförslaget i dess helhet som ock mot särskilda bestämmelsers innehåll och affattning. Det saknades till och med ej röster, som helt och hållet motsatte sig förslagets antagande. Utskottets förslag blef emellertid med några ändringar af Rikets Ständer bifallet och den 23 februari 1864 af Kongl. Maj:t upphöjdt till lag.

Erfarenheten har emellertid ingalunda i allo jäfvat de betänkligheter, som yppades vid lagens tillkomst. Oaktadt det måste erkännas, att den-samma såväl i och för sig betraktad som i synnerhet i jemförelse med den föräldrade lagstiftning, som den ersatte, eger stora och obestriddiga förtjenster, har den likväl å andra sidan vid tillämpningen visat sig be-häftad med många bristfälligheter; och särskildt har handelns och sam-färdselns storartade utveckling under de sista årtiondena gjort behovvet af lagens omarbetande eller åtminstone fullständigande synnerligen kämbart. Kraf på en vidare utveckling af vår sjölagstiftning framträdde offentligen redan i senare hälften af 1870-talet. Vid 1876 och 1877 årens riksdagar framstälde en motionär, med åberopande af den i England uppkomna s. k. Plimsoll-rörelsen, yrkande derom, att Riksdagen måtte hos Kongl. Maj:t anhålla, att Kongl. Maj:t ville *dels* låta verkställa utredning om de lag-stiftningsåtgärder, som lämpligen kunde och borde vidtagas mot sådana anledningar till sjöolyckor, hvilka det kunde ankomma på lagstiftningen att undanröjja och förebygga, *dels* ock, derest reformer i enahanda syfte af den norska lagstiftningen jemväl ifrågakomme, egna nådig omsorg deråt, att reformerna af de förenade rikenas lagstiftning blefve utförda så lik-formigt, som det emellan rikena bestående statsrättsliga förhållande med-gåfve.

De sålunda gjorda framställningarna ledde emellertid icke till någon Riksdagens åtgärd; men 1877 års lagutskott åberopade för sitt afstyrkande hufvudsakligen den grund, att, enligt hvad utskottet förmålde sig hafva erfarit, en genomgående granskning af sjölagen, med syfte jemväl att åstadkomma öfverensstämmelse emellan den svenska och den norska lagstiftningen, vore nära förestående.

Den 18 december 1876 gjorde Göteborgs handelsförenings fullmäktige en underdänig framställning hos Kongl. Maj:t angående lagstadganden till förekommande och inskränkande af olyckor till sjös samt revision af gällande sjölag, vid hvilken framställning fans fogadt, bland annat, ett af styrelsen för nautiska föreningen i Göteborg till handelsföreningens fullmäktige afgifvet utlåtande i ämnet.

De sålunda framställda yrkandena vunno ock nådigt afseende, i det Kongl. Maj:t den 24 maj 1877 täcktes åt en komité uppdraga att utarbета förslag till de ändringar och tillägg i sjölagen, som kunde anses tjenliga att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjös, samt att dervid, bland annat, taga i öfvervägande, huruvida föreskrift om undersökning angående orsaken till timade sjöolyckor vore af behovet påkallad, samt, derest detta syntes vara förhållandet, föreslå erforderliga bestämmelser angående dylik undersökning och dermed sammanhängande frågor. I Norge tillsattes den 19 november 1877 en kommission med ungefär enahanda uppgift. Enligt Kongl. Maj:ts derom meddelade föreskrift sammanträdde den svenska komitén till gemensamt arbete med den norska, dervid öfverensstämmelse emellan komitéernas förslag i väsentliga delar uppnåddes.

Den svenska komitén afgaf sitt betänkande den 14 december 1878. Deri föreslogos åtskilliga ändringar i och tillägg till sjölagen, hufvudsakligen i syfte att närmare bestämma och skärpa redares och befälhafvares ansvar för fartygs sjövärdighet, att åstadkomma en strängare kontroll genom dels ändrade, dels nya bestämmelser rörande dagbok och sjöförklaring och att införa en förbättrad ordning för behandling af sjörättsmål.

Innan detta förslag hunnit undergå grundlagsenlig behandling, hade emellertid frågan inträdt i ett nytt skede.

Vid 1882 års riksdag förnyades nemligen yrkandet om revision af sjölagen, men denna gång med vidsträcktare syftning än förut. Med förmälan, att lagstiftningens brister eller ofullständigheter, ehuru från början ej märkbara, blifvit »allt mer framstående och olidliga» och att »med mångfaldiga exempel skulle kunna visas behovet af ett öfverseende och en omarbetning af sjölagen i dess helhet», föreslog en motionär, numera affidne grosshandlanden P. Hammarberg från Göteborg, att »Riksdagen ville i underdänig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, att en komité af sakkunniga

personer måtte varda tillsatt för att, efter granskning och omarbetning af nu gällande sjölag, uppgöra förslag till ny sjölag». Lagutskottet, hvars hemställan bifölls af båda kamrarna, ansåg visserligen motionen icke böra till någon Riksdagens åtgärd föranleda. Men utskottet underkände ingalunda behovet af sjölagens omarbetning; såsom hufvudsakligt skäl för sitt afstyrkande anförde utskottet, att statsrådet och chefen för justitiedepartementet i skrifvelse till utskottets ordförande meddelat, »att underhandlingar blifvit inledda angående gemensamt arbete för åstadkommande af, så vidt möjligt, öfverensstämmande sjölagar i Sverige, Norge och Danmark».

Vid utarbetande af det sjölagsförslag, som blef lag den 23 februari 1864, hade företrädesvis tyska sjölagen tjenat till förebild; många af dess bestämmelser äro nästan ordagrant öfversatta från tyska lagen. Vid förslagens behandling hos rikets ständer framhölls med styrka, att det varit önskvärdt, att större öfverensstämmelse med Norges sjölagstiftning kunnat vinnas. Så yttrade inom ridderskapet och adeln en ledamot, hvilken sedermera i högsta domstolen deltagit i granskningen af nu föreliggande lagförslag: »Det är högligen att beklaga, att, då för tre år sedan en norsk sjölag författades, icke äfven på samma gång den svenska kom till behandling, hvarigenom, då Sverige och Norge hafva så många gemensamma intressen, en mycket önskvärd likstämmighet mellan de begge nationernas sjölagar kunnat åstadkommas. För att visa, huru önskvärd en sådan likstämmighet varit, behöfver jag blott påpeka det kända förhållandet, att det ofta inträffar, att svenskt sjöfolk tager hyra på norska fartyg och, tvärtom, norskt sjöfolk på svenska fartyg, äfvensom att Sverige och Norge hafva gemensamma konsuler och handelsagenter. För sjöfolk, som ömsom tjena på svenska ömsom på norska fartyg, måste det vara en särdeles vinst, om sjölagarne, som skola tillämpas, äro i hufvudsakliga delar lika.»

Sedan till följd af Riksdagens skrifvelse den 9 maj 1876 inom flera viktiga områden af handelsrätten påbörjats ett för de tre nordiska länderna gemensamt lagstiftningsarbete, hvilket ock burit frukt i öfverensstämmande vexellagar samt lagar dels om skydd för varumärken och dels angående handelsregister, firma och prokura, låg det i sakens natur att, när en revision af sjölagen skulle ega rum, man dervid borde söka, så vidt möjligt, uppnå öfverensstämmelse med grannländerna äfven inom detta område, der internationel likformighet är företrädesvis önskvärd. I Danmark hade frågan om utarbetande af ny sjölag stått på dagordningen allt sedan början af 1870-talet, och denna omständighet torde i sin mån hafva påskyndat det hos oss, såsom ofvan är nämndt, flera år förut påyrkade och delvis påbörjade omarbetandet af vår sjölagstiftning. Äfven i Norge rönt tanken

på åstadkommande af en för de tre nordiska länderna likartad sjölagstiftning ett gynnsamt mottagande.

Genom nädigt beslut den 8 september 1882 täcktes Kongl. Maj:t uppdraga åt en komité att granska sjölagen samt dervid träda i förbindelse med de komitéer, som kunde blifva i Norge och Danmark tillsatta för revision af dessa rikens sjölagar, och med dessa komitéer sammanträda till gemensamt arbete för vinnande, så vidt möjligt, af öfverensstämmelse i de förslag, som komme att af de särskilda komitéerna afgifvas.

I fråga om fortgången af komiténs arbeten tillåter sig utskottet hänvisa till komiténs den 22 februari 1887 afgifna betänkande* och lagförslag.

Den 18 mars 1887 anbefalde Kongl. Maj:t dess och rikets kommerskollegium att, efter infordrande af handels- och sjöfartsnämndernas i riket yttranden, afgifva underdånigt utlåtande öfver komiténs förslag, i hvad det berörde kommerskollegii embetsverksamhet.

Yttranden inkommo från handels- och sjöfartsnämnderna i tjuguen af rikets stapelstäder. Fjorton tillstyrkte förslagens antagande, sex framstälde anmärkningar i afseende å särskilda i förslaget innefattade bestämmelser; en slutligen, nemligen handels- och sjöfartsnämnden i Gefle, afstyrkte helt och hållet förslagens antagande i dess dåvarande skick.

Sedan kommerskollegii utlåtande, med anmärkningar mot atskilliga förslagens bestämmelser, inkommit, beslöt Kongl. Maj:t den 16 december 1887 att inhemta högsta domstolens utlåtande öfver komiténs förslag.

Inom högsta domstolen framställes visserligen en mängd detalj-anmärkningar mot särskilda bestämmelser i förslaget, men allenast två ledamöter afstyrkte detsamma i dess helhet. Den ene förklarade sig anse, att en ny sjölag icke vore af verkligt behof pakallad, och att i allt fall den föreslagna lagen icke innefattade väsentlig förbättring i nu gällande lag. Den andre anmärkte i sitt slutliga yttrande, hurusom den eftersträfvade gemensamheten i de tre skandinaviska rikenas sjölagstiftning icke vunnits i så afsevärd mån, att vinsten uppvägs af de olägenheter, som de i förslaget förekommande afvikelser från hittills i svensk rätt gällande rättsgrundsatser antoges komma att framkalla. Säsom exempel på dylika afvikelser anfördes dels de af komitén föreslagna men *ur Kongl. Maj:ts förslag utslutna* stadgandena om in-teckning i fartyg, dels ock bestämmelserna i 11 kapitlet om *sjöpanträtt*, som justitierådet ansåg innefatta en för var rätt ny art af pant

* När här nedan åberopas »komitén» eller »komitébetänkandet» utan närmare bestämning, afses alltid 1882 års komité eller dess den 22 februari 1887 afgifna betänkande.

i lös egendom och grumla begreppet af pant enligt hittills gällande svensk privaträtt. I fråga om denna anmärkning anser sig utskottet emellertid böra erinra, att alldeles samma rättsinstitut förekommer redan i vår gällande sjölag under benämningen *panträtt* (jfr 126, 128, 134, 277, 278 och 283 §§ sjölagen); och vid behandlingen å riddarhuset af 1864 års sjölag framställdes ock af den ledamot, hvars yttrande ofvan citerats, det yrkande, att då ifrågavarande afdelning af sjölagen innehölle bestämmelser icke allenast om förmånsrätt *utan äfven om panträtt*, jemväl rubriken borde innehålla något derom.

»Från svensk synpunkt uppfattadt», yttrade slutligen sistnämnde ledamot, »skulle resultatet af komiterades lagstiftningsförslag säkerligen hafva utfallit lyckligare, än som skett, derest samma förslag utslutande gått i riktning att, genom en revision af den nu hos oss gällande sjölagen, aflägsna de i densamma anmärkta brister.» Justitierådet ansåge sig därför icke kunna tillstyrka, att förslaget, *i det skick det då förekomme*, lades till grund för proposition om ny sjölags antagande.

Då från åtskilliga håll sasom skäl mot förslagens antagande åberopats de rörande komiteeförslaget inom högsta domstolen, särskildt af sistnämnde ledamot, afgifna yttranden, har utskottet ansett sig böra genom en kortfattad redogörelse för bemälda herr justitieråds afstyrkande votum ådagalägga, att de af honom uttalade betänkligheter emot komiteeförslaget icke eller åtminstone endast i ett fåtal fall träffa Kongl. Maj:ts förslag, *sådant det nu föreligger till Riksdagens pröfning*.

Hufvudsakligen med ledning af de inom högsta domstolen framställda anmärkningar har nemligen förslaget, under samverkan med norske och danske delegerade, gjorts till föremål för förnyad granskning, dervid de af högsta domstolens flertal påyrkade ändringar, med några få undantag, blifvit vidtagna. Rörande denna slutliga revision yttrar departementschefen till statsrådsprotokollet den 23 sistlidne januari följande:

»Då förslaget till sjölag, på sätt jag nyss nämnt, framgått ur ett samarbete med norske och danske komiterade och, så vidt angår förslagens elfva första kapitel, väsentligen öfverensstämmer med de af nämnda komiterade framlagda förslag, har jag ansett mig i fråga om de förändringar, hvilka kunde i dessa delar finnas erforderliga, böra, inuan förslag derom inför Eders Kongl. Maj:t framlades, träda i förbindelse med cheferne för norska och danska justitiedepartementen; och har, *efter sådan förhandling, enighet angående de flesta af nu ifrågasatta förändringar uppnåtts, så att de förslag, hvilka komma att i Norge och i Danmark framläggas till antagande af dessa länders representationer, i allt väsentligt öfverensstämma med det förslag, jag nu underställer Eders Kongl. Maj:ts pröf-*

*ning.** Några förut befintliga olikheter mellan förslagen hafva blifvit aflägsnade; de få afvikelser, hvilka nu tillkommit, äro antingen betingade af en skiljaktig rättsuppfattning på andra områden och hafva därför icke kunnat eller bort utjemnas, eller äro de af rent formel natur och torde icke kunna medföra skiljaktighet vid lagtillämpningen i de särskilda länderna. I vissa punkter, der nämnda allmänna olikhet i rättsuppfattning icke förefunnits och der öfverensstämmelse syntes mig vara af verklig vikt, har jag, till vinnande af sådan öfverensstämmelse, ansett mig icke böra vidhålla den mening, jag, såsom ledamot af högsta domstolen, vid förslaget granskning uttalat.»

Kommerskollegii utlåtande afvensom handels- och sjöfartsnämndernas yttranden hafva från kongl. justitiedepartementet öfverlemnats till utskottet, tillika med några till Kongl. Maj:t ingifna underdåniga petitioner, om hvilka här nedan vidare förmäles.

Såsom allmänt omdöme om det sjölagsförslag, öfver hvilket utskottet nu har att afgifva yttrande, tvekar utskottet icke att uttala, att detsamma i hufvudsak är bygd på nu gällande sjölags grund — hvilket i det yttre framträder genom bibehållande af hufvudsakligen samma indelning — och innefattar allenast en följdriktigare utveckling af dess principer; att de afvikelser från gällande rätt, som i förslaget egt rum, äro väl grundade i sakens natur och icke i något fall hafva sin hemul allenast i önskan att uppnå öfverensstämmelse med norsk och dansk lagstiftning; samt att förslaget i formelt afseende såväl i fråga om ämnets gruppering som genom det sätt, hvarpå man förstätt att med svensk rätt införlifva främmande länders erfarenhet inom detta lagstiftningsområde, likasom ock med hänsyn till språkets beskaffenhet väl försvarar sin framstående plats bland svenska lagstiftningsarbeten.

Såsom förut är nämnt, gafs första uppslaget till revision af vår sjölag genom de framställda fordringarna på skärpta lagföreskrifter i syfte att förekomma olyckshändelser till sjös. I sådant afseende innehåller förslaget åtskilliga nya bestämmelser.

I 26 § har man sökt att klarare och tydligare än i 40 § sjölagen skett framhålla de viktigaste och mest magtpåliggande af de omständigheter, hvilka äro af betydelse för fartygets sjövärdighet i vidsträcktaste mening. I förslagens 87 § har efter föredömet af utländska lagstiftningar till besätt-

* Kursiveradt af utskottet.

ningens skydd intagits ett stadgande om rätt för besättningen att, der befälhafvaren vägrar efterkomma en af besättningens flertal påkallad besigtning till utrönande af fartygets sjövärdighet, blifva fri från tjensteaftalet — ett stadgande, för hvilket utskottet frändeles får anledning att närmare redogöra i sammanhang med angifvande af skälen för en af utskottet föreslagna ändring i samma §. Vidare stadgar förslaget för redare, som uppsätligen förledt befälhafvare att åsidosätta de honom enligt 26 § åliggande pligter eller med råd eller dåd främjat dylik förbrytelse, samma straff som för befälhafvaren. Slutligen har man genom fullständigare bestämmelser rörande dagboks förande samt genom förändrad form för sjöförklarings afläggande sökt åstadkomma strängare kontroll öfver de gifna föreskrifternas behöriga iakttagande. Sjöförklaringen i sin nuvarande form har, utan tvifvel i strid med sjölagens anda och mening, nedsjunkit till att i de flesta fall utgöra ett inprotokollerande hos domstolen af en af befälhafvaren med eller utan annans hjälp utom domstolen uppsatt skriftlig redogörelse för den olyckshändelse, som föranleder förklarings afgifvande, hvilken berättelse derefter af befälhafvaren och de personer af besättningen, hvilka befälhafvaren anser lämpliga, med ed bekräftas. Det lär till och med förekomma, att den skriftliga redogörelse, som beedigas, ej ens intages i rättens protokoll. Något sjelfständigt ingripande från domstolens sida till sanningens utforskande, såsom i 38 § sjölagen tydligen förutsättes, torde ytterst sällan ifrågakomma. Det ligger i sakens natur, att en sålunda tillkommen sjöförklaring framställer saken i den för befälhafvaren fördelaktigast möjliga dager, och att allt, som kunde gifva anledning till klander mot honom, så vida ske kan, uteslutes.

Härutinnan söker nu förslaget införa en annan ordning. Sedan befälhafvaren hos rätten anmält sig till sjöförklarings afgifvande, skall rätten genom kungörelse i ortens tidning uppmana sakingare att vid förhöret bevaka sin rätt. Vid sjelfva förhöret skola först befälhafvaren och derefter de personer, som antagas kunna lemna upplysning i saken, hvar för sig afgifva en så vidt möjligt sammanhängande berättelse. Rätten skall, der någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obeständ, söka att genom lämpliga frågor erhålla upplysning om hvad han verkligen erfarit. Men för att möjliggöra ett sadant aktivt ingripande och förebygga, att stadgandet förblifver en död bokstaf, har man näst tillse att rätten erhåller stöd af ett sakkunnigt element. »Skall ett förhör leda till något resultat, måste det», yttrar komitén (mot. sid. 217), »verkställas af en person, som vet hvad han skall fråga — som förstår att bedöma de lemnade uppgifternas tillförlitlighet i och för sig och i deras inbördes sammanhang och som klart inser, hvilka upplysningar böra i hvarje särskildt fall ytterligare eftersökas. Det

måste vara ett sällsynt undantag, om våra domstolar — rådstufvurätter ej mindre än häradsrätter — besitta de alldeles särskilda insigter, som i *detta* hänseende erfordras. Då komitén haft till uppgift att söka åt sjöförklaringen återgifva betydelsen af en verklig bevisning och att åt den noggrannare undersökning, hvartill, på sätt nedan skall visas, sjöförklaringen kan föranleda, bereda erforderlig auktoritet, har det framför allt synts angeläget att försäkra sig om nödig sakkunskap hos den myndighet, åt hvilken initiativet för bevisningens upptagande och utredningens verkställande skulle anförtros.»

I detta syfte stadgas i Kongl. Maj:ts förslag, att, när sjöförklaring af rätten upptages, två i sjöväsendet kunnige och erfarne män skola vara tillstädes för att såsom sakkunnige gå rätten till handa.

Under det sjöförklaringen i allmänhet är mest jemförlig med ett »vittnesförhör till framtida säkerhet», endast att det med hänsyn till dess stora betydelse för många, ofta sins emellan stridiga intressen, skall verkställas med särskild omsorg, »gifves det emellertid», säger komitén (mot. sid. 222), »fall, då statens intresse fordrar, att en grundligare undersökning verkställas för att vinna full klarhet angående den timade händelsens sammanhang. Detta måste sägas vara fallet vid olyckor af svårare art eller särskildt misstänkt beskaffenhet; i dessa fall öfvergår förklaringen till ett polisförhör. Gränsen är visserligen endast relativ, men lagen har dock bort särskildt utmärka de fall, der ett sådant inquisitoriskt förhör i samhällets intresse bör ega rum, och angifva de hufvudpunkter, på hvilka undersökningen bör riktas.»

Bestämmelserna härom återfinnas i 317 § och fullständigas genom föreskrifter *dels* att allmän åklagare skall underrättas, när sjöförklaring rörande så beskaffad olyckshändelse skall hallas, och *dels* att protokoll öfver undersökningen skall för granskning insändas till kommerskollegium, som, om den hållna undersökningen finnes ofullständig, kan förordna om ny sådan.

Bland de lagförändringar, hvilka styrelsen för nautiska föreningen i Göteborg och Göteborgs handelsförenings fullmäktige i sina ofvanberörda framställningar ansett vara af behovet påkallade, betonades särskildt en revision af gällande bestämmelser rörande sjöförklaring i ungefär den riktning Kongl. Maj:ts förslag innehåller.

För sin del finner utskottet det kongl. förslaget hafva af de under den s. k. Plimsoll-rörelsen framkomna yrkanden och förslag upptagit endast hvad som för våra förhållanden kan anses behöfligt och lämpligt. I omsorgen om lif och egendom, som anförtros åt befälhafvarens vård, går förslaget för visso icke *längre* än behovet verkligen kräfver och tillbörlig hänsyn till befälhafvarens grannliga ställning medgifver.

Emellertid hafva förslaget bestämmelser i detta ämne visserligen icke vunnit odeladt bifall inom de kretsar, som deraf omedelbart beröras. Så hafva ångfartygsbefälhafvaresällskapet och sjömannaföreningen i Stockholm uti en den 22 februari 1888 dagtecknad underdånig petition uttalat sina »farhågor och bekymmer» särskildt i anledning af stadgandena i förslaget 26, 59 och 292 §§; och med dem hafva åtskilliga andra föreningar af fartygsbefälhafvare i särskilda underdåniga petitioner instämt. I dessa framställningar uppgifves för det första, att förslaget obehörigen och utan skäl ökat befälhafvarens civila och kriminella ansvar. »Jemföras nu», heter det i förstnämnda petition, (komité)»förslaget 28 (= 26 § i Kongl. Maj:ts förslag), 59 och 292 §§, hvilka alla handla om befälhafvares ansvars- och ersättningsskyldighet, med motsvarande paragrafer i sjölagen, d. v. s. §§ 40, 49 och 288, så skall man finna, att befälhafvarens ansvar och ersättningsskyldighet blifvit högst betydligt ökade, och att en ej obetydlig skärpning af straffbestämmelserna blifvit föreslagen.»

Utskottet anser sig böra här påpeka, att detta påstående är i så väl ena som andra afseendet fullkomligt origtigt. 26 §:ens bestämmelser äro, såsom förut framhallits, visserligen utförligare och, så att säga, mera upplysande än de motsvarande i 40 § sjölagen, *men 26 § i förslaget ålägger icke befälhafvaren någon enda skyldighet, som han icke har jemväl enligt de mera generelt affattade reglerna i 40 § sjölagen*; och rörande den ersättningsskyldighet, som försummelse härutinnan medför, innehåller 59 § i Kongl. Maj:ts förslag enahanda stadgande, som den motsvarande 49 § sjölagen.*

Hvad åter angår straffpåföljden, saknar berörda påstående, såsom man äfven vid det flygtigaste genomläsande af de jemförda §§:na finner, uppenbarligen all grund. Enligt 288 § sjölagen kan för befälhafvare, som gör sig skyldig till bristande omsorg vid fartygets utrustning och proviantering eller till vårdslöshet vid dess förande, straffet stiga ända till fängelse i två år. Enligt 292 § i Kongl. Maj:ts förslag åter kan å dylik förseelse endast i vissa bestämdt uppgifna fall och *under förutsättning, att befälhafvaren af omständigheterna bort kunna inse, att resan var förbunden med uppenbar lifsfara för de ombordvarande*, följa fängelse i högst sex månader eller böter högst ett tusen kronor; endast om skada skett, kan straffet blifva ett års fängelse — en skärpning, som för öfrigt ej förekom i komiténs förslag; i alla andra fall är dylik förseelse belagd med högst femhundra kronors böter. Visserligen kan sålunda enligt förslaget högre bötesbelopp i vissa fall ådö-

* Utskottet anser sig emellertid böra erinra, att 59 § i komiténs förslag innehöll jemväl en numera utesluten bestämmelse om befälhafvarens ansvarighet för skada, som besättningen vållat, mot hvilken bestämmelse petitionärerna gjort en utan tvifvel berättigad gensaga. Den berör emellertid icke nu förevarande fråga.

mas än enligt 288 § sjölagen; men deremot har fängelsestraffets maximum sänkts från två år till ett år, och denna svårare straffarts användning derjemte inskränkts till vissa noggrant bestämda fall. Vid sådant förhållande lärer en hvar böra erkänna, att *Kongl. Maj:ts förslag icke skärpt, men väl betydligt mildrat straffet för försummelse i tillsynen å fartygets sjövärdighet.*

Men vidare har man velat göra gällande, att förslaget påbördat befälhafvaren ett ansvar, som rätteligen bort tillhöra redaren. »Man har sökt», heter det, »att på befälhafvaren öfverflytta en del af det ansvar, som enligt gällande lag varit redarens». Utskottet har i anledning häraf ansett sig böra undersöka, huruvida det sätt, hvarpå förslaget mellan redare och befälhafvare skiftat ansvaret för fartygets sjövärdighet, innebär en orättvisa mot befälhafvaren. Utskottet har då först att konstatera, att, när förslaget lägger detta ansvar i första hand på befälhafvaren, förslaget så till vida *helt och hållet öfverensstämmer med sjölagen.* I 40 § sjölagen heter det utan förbehåll eller inskränkning:

»Befälhafvaren vare ansvarig därför, att sådan skada å fartyget, som med vanlig omsorg kan upptäckas, varder iståndsatt före dess afgång ifrån hamn samt att det är försedt med tillräcklig besättning, proviant, vatten och behöriga skeppshandlingar. Honom åligger ock tillsyn, att ej större last intages än hvad fartyget, utom dess egna, för resan behöfliga förnödenheter, kan bekvämligen rymma och bära, äfvensom att gods, som inlastas, varder behörigen stufvadt.»

Det ligger också i sakens natur, att så *måste* vara. Skulle befälhafvaren kunna skydda sig bakom redarens föreskrifter, vore dermed uttalad en uppfattning, stridande mot hvad eljest i alla förhållanden anses vara den rätta. Ingen lag kan tillerkänna en underordnad rättighet att på sin förmans befallning medverka till ett brott; måste det nu betraktas och behandlas såsom ett brott att på ett veterligen icke sjövärdigt fartyg utsätta människolif och egendom för undergång, måste en hvar, som har del deri, och således framför andra befälhafvaren, göras ansvarig därför. När 59 § i förslaget erinrar befälhafvaren, att han icke till sitt fredande från ansvarighet eger åberopa redarens föreskrift, är denna erinran visserligen icke i och för sig nödvändig för att bereda sjelfva grundsatsen giltighet; men att den det oaktadt kan vara väl behöflig, det visar sig, bland annat, af de åsikter, som i petitionen uttalats. Der heter det bland annat: »Bland de särskilda faktorer, som enligt sjöfartslagarne äro att beakta, för att ett fartyg skall vara i sjövärdigt skick, då det begagnas såsom transportmedel af passagerare eller gods, äro de viktigaste helt och hållet beroende af redarens görande och låtande. På honom beror sålunda om å sjelfva skrofvat befintliga bristfälligheter skola repareras eller om dermed skall

anstå; om förslitna segel och mindre brukbart tågvirke skola begagnas ännu en resa, eller om nytt må anskaffas; om räddningsredskap och signalapparater, sjökort och nautiska instrument skola utbytas mot nya, då de befinnas mindre lämpliga eller otillförlitliga; om provianteringen blir riklig eller knapp; om den skall ske genom redaren sjelf, genom befälhafvaren, eller om hvar man för sig skall derom draga försorg; om full besättning skall påmönstras eller om fartyget skall gå med en eller flere man kort, och om den last, som enligt certe-partiet skall intagas, är för fartyget passande eller icke.» När ett stort antal af svenska handelsflottans fartygsbefälhafvare visar sig hafva en sådan mot gällande lag (t. ex. 31, 40, 288 och 290 §§ sjölagen) stridande uppfattning af befälhafvarens skyldigheter och befogenhet, då är det visserligen icke öfverflödigt att förslaget så utförligt och omständligt, som i 26 och 59 §§ skett, förehåller befälhafvaren, hvad honom tillhör.

»Allra minst», säga petitionärerna, »synes det oss lämpa sig att framlägga förslag till en sådan lagstiftning under nu rådande tryckta sjöfartsförhållanden, då svårigheten att erhålla anställning mången gång kan locka en befälhafvare att mottaga befäl, utan att på förhand så noga undersöka vidden af det ansvar, i hvilket han vid inträffande sjöolycka kan råka.» Utskottet håller deremot före, att ju större frestelsen för befälhafvaren är att under påtryckning af en samvetlös redare för sin utkomsts skull afvika från den väg, som samvete och borgerlig lag anvisa, desto nödvändigare är det, att lagen så skarpt som möjligt betonar hans skyldigheter och vådan af deras eftersättande. Ett tydligt angifvande af dessa befälhafvarens skyldigheter kan enligt utskottets uppfattning icke undgå att åt honom i förhållande till redaren gifva det stöd, han mången gång kan väl behöfva. Å andra sidan synes det billigt, att under sådana förhållanden lagens straffande hand bör drabba mindre hårdt, och att därför den i förslaget företagna *straffnedsättning* må hafva skäl för sig.

Om alltså förslaget med rätta bibehåller och accentuerar sjölagens åskådningssätt, enligt hvilket befälhafvaren i första hand skall ansvara för fartygets sjövärdighet, är det å andra sidan med full rätt, som petitionärerna yrka, att äfven redaren måste bära ansvar därför. Här om talar sjölagen icke, hvaremot förslaget i 292 § ger uttryck åt redarens ansvarighet härutinnan; och det är alltså så långt ifrån, att förslaget på befälhafvaren öfverflyttat en ansvarighet, som förut drabbat redaren allena, att tvärtom först genom förslaget redarens ansvarighet i förevarande hänseende blifvit lagstadgad.

Det sätt, hvarpå sjölagen uppdrager skilnaden mellan de fall, då redaren är personligen ansvarig för rederigälden, och dem, då han för

samma gäld svarar endast med fartyg och frakt, är i hög grad otillfredsställande och blef redan vid lagens tillkomst föremål för allvarsamma anmärkningar. 12 § sjölagen innehåller, att redaren, *med de undantag*, vissa uppräknade §§ stadga, *ansvarar personligen för de förbindelser, hvilka rederiet eller annan, efter dess särskilda uppdrag och på dess vägnar, ingår*. Granskar man enellertid de uppgifna undantagen, finner man, att det endast i några af de angifna §§ är fråga om »förbindelser», som blifvit »ingångna af rederiet eller å dess vägnar». De öfriga (49 och 172 §§: redarens ansvarighet för befälhafvares och besättnings fel, 145 §: om haveribidrag) handla om gäld, som *utan något aftal* ådragits rederiet, och utgöra alltså icke något »undantag» från regeln i 12 § sjölagen.

Förslaget behandlar detta ämne på följande med sakens natur mera öfverensstämmande sätt.

I 7 § uttalas först inledningsvis den i den allmänna rätten grundade sats, att redaren svarar personligen för de förpligtelser, han sjelf eller genom annan ikläder sig med afseende å fartyget. Derefter angifver §:en de för sjörätten egendomliga fall, då redaren är fri från den ansvarighet för rederiförbindelsen, som enligt den allmänna rättens regler skolat åligga honom, och i stället svarar endast med sjöförmögenheten (fartyg och frakt). 8 § åter angifver de fall, då redaren enligt sjörätten har en på nämnda sätt begränsad ansvarighet för fordringar, för hvilka han deremot enligt den allmänna rätten icke skulle hafva haft något som helst ansvar.

Rörande slutligen redarens ansvar för haveribidrag och bergarelön stadgas i 216 och 224 §§, hvilka bestämmelser gälla ej blott för redare utan äfven för lastegare.

Oklarheten i sjölagens hithörande stadganden och deraf beroende bristande kännedom om hvad som är gällande rätt torde vara enda förklaringsgrunden till det från flera håll framställda, fullkomligt grundlösa påståendet, att redarens *personliga* ansvarighet för rederi-gälden skulle vara vidsträcktare enligt Kongl. Maj:ts förslag än enligt 12 § sjölagen. Origtigheten af detta påstående inses lätt vid en granskning af 12 § sjölagen och de deri återopade §§, hvilka angifvas innehålla undantag från §:ns regel. Samtliga hithörande bestämmelser i dessa §§ återfinnas i förslaget.*

* 43 § sjöl. se 7 § 2 st. K. P.
 49 § » » 8 § K. P.
 74 § » » 7 § 2 st. K. P.
 126 § » » 7 § 2 st. (174 §) K. P.
 145 § » » 216 § K. P.
 172 § » » 8 § K. P.
 181 § » » 224 § K. P.

Endast i fråga om ett slag af rederiförbindelser anser utskottet nödigt att närmare uppvisa förslaget öfverensstämmelse i sak med sjölagen. 7 § i förslaget stadgar, att redaren svarar personligen äfven för sådana besättningens fordringar, som grunda sig på hyres- och tjensteaftal, hvilka befälhafvaren slutit. Härom innehåller sjölagen ej bestämmelse i annan mån, än att 59 §, som handlar om besättningens rätt till hyra i de fall, att fartyget går förloradt i sjönöd, förklaras icke värdt att iständsättas eller uppbringas och prisdömes, uppenbarligen *förutsätter*, att hyran kan komma att utgå af andra redarens tillgångar än sjöförmögenheten. Att ett så otillfredsställande sätt att i lag uttrycka en grundsats af så genomgripande vigt varit egnadt att framkalla missförstånd om hvad i nämnda hänseende bör anses vara gällande rätt, må icke förnekas; det har också yttrats, att, när 7 § i förslaget bestämdt uttalar redarens personliga ansvarighet för besättningens hyresfordran, detta skulle innebära en lagförändring, hvarigenom redarens personliga ansvarighet utvidgades. Om lagstiftarens *mening* kan emellertid intet tvifvel råda, derest man går till de motiv, som åtföljde förslaget till sjölagen. Rörande 59 § heter det nemligen der: »För en nyhet har förslaget deremot att redovisa i stadgandet i § 59, hvilket tillägger den skeppsbrutne sjömannen rätt till hyra för hela den tid han å fartyget tjenstgjort, då deremot nuvarande lag (Sjösk. B. kap. 2) fränkänner den skeppsbrutne sjömannen all rätt till inestående hyra, såvida ej så mycket af skeppsredskapen bergas, att det svarar i värde emot hyran; en nyhet, hvars enda, men också desto mera talande grund är billigheten, och som derfor återfinnes i alla senare europeiska sjölagar». Och redan i den allmänna redogörelsen för förslaget innehåll nämnes bland »nya, från den gamla lagen afvikande bestämmelser» besättningens »*rätt till hyra, när fartyget förliser*». Det måste derfor anses höjdt öfver allt tvifvel, att äfven gällande sjölag tillerkänner den skeppsbrutne sjömannen rätt att af redaren utfå sitt arbetes lön. Att denna grundsats, om hvars rättvisa olika meningar icke gerna borde kunna råda, blifvit i förslaget klart och bestämdt uttalad, synes utskottet endast vara en gifven förtjenst.

8 § i Kongl. Maj:ts förslag i likhet med 49 § sjölagen ålägger redaren ansvarighet med fartyg och frakt för skada, som genom befälhafvarens eller besättningens fel eller försummelse i tjensten tillskyndas annan. Då nu i förslaget 8 § tillägges, att detsamma gäller, om skadan förorsakas af någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund af redarens eller befälhafvarens uppdrag förrättar skeppstjenst eller utför arbete om bord, har man deruti velat se en tillämpning af redarens *begränsade* ansvarighet å ett fall, der enligt sjölagen icke någon som helst ansvarighet skulle åligga honom. Detta är emellertid icke förhållandet. Samma grundsats måste,

ehuru icke uttryckligen uttalad, anses gällande äfven enligt sjölagen (se Dahlström, den svenska privata sjörätten, sid. 56). Det är också lätt insedt, att ordet »besättningen» i 49 § *måste* fattas så allmänt, att det inbegriper hvar och en, som på befälhafvares eller redares uppdrag förrättar skeppstjänst om bord. Om befälhafvaren finner med redarens fördel förenligt att låta lasten stufvas eller lossas genom legdt folk, i stället för att för ändamålet använda besättningen, bör ej derigenom vederbörande lastegare gå förlustig den säkerhet, redarens ersättningspligt eljest gifver honom. Om befälhafvaren tillfälligtvis anmodat en af honom känd, såsom passagerare medföljande sjöman att för en stund fatta rodret och genom dennes fel ett annat fartyg seglas i sank, bör redaren vara lika ansvarig för skadan, som om den vanlige rogångaren stått vid rodret. En annan tolkning skulle bereda rederiet allt för många och allt för lätta utvägar att undgå den i 49 § sjölagen stadgade ansvarighet.

Bland förslagets bestämmelser i 3:e kapitlet, »om fartygs befälhafvare», anser sig utskottet böra, utom 26 § samt stadgandena om dagbok och sjöförklaring, om hvilka ofvan talats, särskildt framhålla det fullständiga och öfverskådliga sätt, hvarpå förslaget klargjort befälhafvarens ställning såsom redares och lastegares representant. 48—50 §§ angifva den befogenhet att å redarens vägnar aftala med tredje man, som utan särskildt bemyndigande tillkommer befälhafvaren i denna hans egenskap; 51 § betager redaren möjligheten att med laga verkan emot tredje man inskränka denna befogenhet; 52 § slutligen ålägger befälhafvaren såsom en pligt emot redaren att vid utöfvande af den rätt, han har enligt 48—50 §§, såvidt möjligt ställa sig redarens föreskrift till efterrättelse. Sedan derefter 53 § uttalat befälhafvarens skyldighet att hafva vård om lasten samt i öfrigt iakttaga lastegarens rätt och bästa, angifva 54 och 55 §§ den befälhafvaren, såsom lastegarens representant, tillkommande befogenhet i förhållande till tredje man, 56 § förklarar en af lastegaren föreskrifven inskränkning i denna befogenhet vara utan inverkan å tredje mans rätt och 57 § slutligen ålägger befälhafvaren, såsom en skyldighet gentemot lastegaren, att i förekommande fall så vidt möjligt inhemta dennes föreskrifter. De mot dessa svarande bestämmelser i sjölagen äro delvis ofullständiga och förekomma spridda i olika afdelningar af lagen.

Vidare anser sig utskottet böra påpeka, hurusom de i 25—27 §§ sjölagen gifna, mycket otydliga och ofullständiga föreskrifter blifvit genom förslagets 61—68 §§ ersatta med noggranna stadganden angående *dels* den tid, under hvilken befälhafvaren, i brist af bestämmelse derom i tjensteaftalet, är

skyldig att kvarstanna i tjensten, och *dels* den rätt till hyra och andra förmåner, som under olika omständigheter tillkommer befälhafvare, hvilken lemnar tjensten eller entledigas före utgången af aftalad tjenstetid.

I fråga om besättningens pligt att kvarstanna i tjensten och rederiets skyldigheter mot besättningen, när resa afbrytes eller besättningen eljest afskedas tidigare än aftaladt var, innefattar förslaget mycket betydelsefulla, med vår tids moderna uppfattning af förhållandet mellan arbetsgifvare och arbetstagare öfverensstämmande lagändringar. Sjölagens ståndpunkt i denna fråga karakteriseras deraf, att man uppenbarligen i allmänhet haft för ögonen det fall, att resan börjar och slutar i svensk hamn; man har hufvudsakligen tänkt på svenskt sjöfolk, som ansetts både berättigadt och *förpligtadt* att återvända till hemlandet (komitén, motiv sid. 66). Förslaget deremot afser *all* förhyrning af besättning å svenska fartyg, ehvad den sker in- eller utrikes, ehvad den angår svenske eller utländske sjömän. Utgår man från denna synpunkt, finnes ej något skäl, hvarför just ankomsten till svensk hamn skall, såsom enligt 55 § sjölagen, vara ett oeftergifligt vilkor för en utrikes förhyrd sjömans rätt till afinönstring. Förslagets 82 § betecknar därför främst återkomst till förhyrningsorten sasom gifvande sjömannen rätt att blifva fri från sin tjenst, men har, för att tillgodose särskildt de i Sverige förhyrde sjömans intresse, såsom alternativ upptagit ankomst till svensk hamn. — Enligt 55 § sjölagen, jemförd med 70 § 2:o, är sjöman, som förhyrts för viss resa, skyldig att, om resan förändras efter fartygets afgang från förhyrningsorten eller om fartyget efter fullbordande af den i kontraktet aftalade resa kommer att gå vidare till utländska hamnar, åtfölja fartyget till den svenska hamn, der lossning slutar. Om än det må erkännas, att icke hvarje förändring af uppgifven destinationsort är af så väsentlig betydelse för sjömannen, att på grund deraf redaren bör förhindras att begagna sig af det tillfälle, konjunkturerna kunna erbjuda till en för honom fördelaktig ändring af fartygets resa, är det dock å andra sidan uppenbart obilligt och orimligt, att enligt nu gällande lag en sjöman, som tagit tjenst för resa från Stockholm till Åbo och åter, kan nödgas följa fartyget, om detta i Åbo får order att gå till Australien i stället för till Stockholm. Förslaget (82 §) torde få anses hafva gått en lämplig medelväg, då — jemte det redarens rätt att kvarhålla sjömannen i tjensten efter den aftalade resans slut borttagits — redaren i öfrigt fått sig öppet lemnadt att utbyta inländsk ort mot annan svensk hamn, europeisk bestämmelseort mot annan hamn inom Europa samt utom-europeisk bestämmelseort mot hvilken hamn som helst.

Olikheten mellan sjölagens och förslagets ståndpunkt torde i korthet kunna angifvas så, att under det sjölagen i viss mån bibehållit den äldre uppfattningen, enligt hvilken lagstiftningen företrädesvis borde tillse, att den svenske sjömannens arbetskraft såvidt möjligt bevarades för Sverige, därför redaren ansågs höra vara det allmänna ansvarig och, så att säga, redovisningsskyldig, har deremot förslaget hufvudsakligen, i den mån sådant på detta område är möjligt och lämpligt, sett förhållandet från det fria aftalets synpunkt. Detta åskådningssätt har äfven fått sitt uttryck i förändrade bestämmelser rörande rederiets förpligtelser mot sjöman, som oförskyldt kommer att lemna tjensten å annan ort än vid förhyrningen afsågs. I fråga härom hänvisar utskottet till 86, 87, 88, 92, 97 och 98 §§ i Kongl. Maj:ts förslag samt komiténs motiv sid. 80 och 81.

Enligt 4 kap. skipmannab. i 1667 års sjölag ålåg det ovilkorligen svenskt sjöfolk att kvarblifva i fartygets tjenst intill dess detsamma till svensk hamn återvände. I denna, i 55 § sjölagen, på sätt ofvan är nämnt, upptagna regel införde sjölagen, 70 §, den mycket viktiga inskränkning, att sjömannen förklarades berättigad att uppsäga tjensten, när han efter sista påmönstringen varit till sjös två år eller, på resa bortom Kap Horn eller Goda Hoppsudden, tre år, *såvida annan öfverenskommelse ej blifvit vid förhyrningen uttryckligen träffad*. Detta sista förbehåll kunde vara berättigadt, om de båda kontrahenterna i ett förhyrningskontrakt vore sins emellan likställda. Men nu är det uppenbart, att sjömannen, som, för att kunna lifnära sig och de sina, måste taga tjenst, kan under dåliga konjunkturen förnås att underkasta sig hvilka vilkor som helst, att för obegränsad tid binda sig vid fartyget och afsäga sig tillfälle att draga nytta af den ökade insigt och duglighet, han under tiden kan förvärfva. Kongl. Maj:ts förslag har därför till sjömannens skyddande tagit steget fullt ut och uteslutit nyssberörda förbehåll samt (83 §) förklarat sjömannens rätt att efter viss tid lemna tjensten ovilkorlig, utan afseende å hvad i hyresaftalet må vara bestämdt angående tjenstetidens längd. Då tjenstehjonsstadgan omöjliggör för husbonde att binda sitt tjenstehjon vid tjensten för mer än ett år i sänder, och då kongl. förordningen den 18 juni 1864 angående utvidgad näringsfrihet i § 15 stadgar, att i aftal mellan handlande och handelsbetjent eller mellan idkare af fabrik, handverk eller annan handtering och arbetare tjenstetiden ej må bestämmas längre än tre år, synes ett motsvarande stadgande i sjölagstiftningen icke kunna undvaras.

Bland de delar af vår sjörätt, der behofvet af omarbetning och utveckling af gällande stadganden företrädesvis gjort sig gällande, intaga bestämmelserna om *konnossement* ett framstående rum. Att förslaget i denna del har obestridliga och stora företräden framför sjölagen har icke, utskottet vederligen, från något håll blifvit bestridt. Särskildt torde böra påpekas, att sjölagen saknar hvarje stadgande till ledning för afgörande af tvist mellan flere innehafvare af konnossement, men att deremot förslaget i 165 § meddelar fullständiga bestämmelser i detta ämne. I sammanhang härmed vill utskottet fästa uppmärksamheten på en i förslaget införd nyhet, numrering af konnossement. Om i fartygets bestämmelseort två eller flera personer med åberopande af särskilda exemplar af samma konnossement hos befälhafvaren göra anspråk på lasten, kan det ej tillhöra honom att skilja dem emellan; det kan ej tillåtas honom att utlemna godset åt någondera, utan han måste för vederbörandes räkning upplägga godset och förskaffa sig likvid för frakten genom försäljning af motsvarande andel af lasten. För att bespara befälhafvaren dermed förenad omtanke, möda och tidsutdrägt, har i förslaget intagits det stadgande (140 §), att, om de särskilda konnossementsexemplaren betecknats med olika nummer, befälhafvaren skall, i händelse flera exemplar företes af olika innehafvare, utlemna godset till innehafvaren af det exemplar, som har lägsta numret. Men då följden häraf blir den, att aflastaren icke kan för försäljning eller belåning använda annat konnossementsexemplar än det, hvilket betecknats såsom det första, har det ansetts böra tillkomma honom att afgöra, huru vida dylik numrering af exemplaren skall ega rum eller ej; utan att denne det äskar, eger alltså befälhafvaren icke att förse de särskilda exemplaren med olika nummer, der icke sådant blifvit redan i certepartiet aftaladt.

Genom denna anordning erbjudes således kontrahenterna en enkel utväg att på förhand förebygga tvister af ofvan antydda slag, — en utväg, som lagen emellertid icke ålägger dem att begagna.

Öfver hufvud taget har förslaget på ett synnerligen beaktansvärdt sätt sökt gifva bortfraktaren vapen i händerna till skydd mot trakasserier från aflastarens sida. Enligt 97 § sjölagen skall lasten i bestämmelseorten utlemnas till den, som enligt konnossementet visar sig vara behörig lastemottagare; och detta stadgande förtydligas genom bestämmelsen i 99 § sjölagen, att *sedan* befälhafvaren öfverlemnar lasten till lastemottagaren, skall åtminstone ett exemplar af konnossementet till befälhafvaren återställas och lasten derå qvitteras. Till den, som uppvisar konnossementet, skall alltså lossning ske, men befälhafvaren har ingen trygghet för, att samme man har konnossementet kvar, när lossningen är slutad. Om det under lossningen svikligen öfverlemnas åt annan, som är i god tro, eger denne

rätt att utbekomma godset eller, då det ej vidare finnes att få, erhålla ersättning af fartyget. För att från en tredskande lastemottagare återbekomma ett behörigen fullgjordt kommossement eger befälhafvaren ingen annan utväg än stämning till domstol. Att ett sådant rättstillstånd lätt leder till tvistigheter, faller af sig sjelft; och sådana hafva icke heller uteblifvit. Förslagets 139 § deremot gifver befälhafvaren rätt att fordra, att kommossementet, *innan lossningen börjar*, sättes i taka händer *att vid lossningens afslutande hållas befälhafvaren till handa*, äfvensom att lastemottagaren *i mån af lossningens fortgång* gör anteckning å kommossementet om hvad som aflemnats eller derom meddelar särskildt bevis. På liknande sätt har förslaget be- tryggat bortfraktarens rätt att efter lossningens slut utbekomma frakt och öfriga fordringar enligt kommossementet. Befälhafvaren är enligt 155 § ej pliktig att utlemna godset, innan frakt och öfriga till beloppet bestända fordringar blifvit antingen betalda eller nedsatta i allmänt förvar eller hos enskild man, som befälhafvaren godkänner. De häremot svarande stadgan- dena i 115 § sjölagen lemna icke bortfraktaren erforderligt skydd. Från- sedt att der afses endast vissa, särskildt angifna fall, kan befälhafvaren blifva skyldig att utlemna lasten utan att för frakten erhålla bättre säkerhet än borgen; befälhafvaren kan salunda blifva nödsakad att genom rättegång utsöka sin fordran, hvilket måste anses vara högligen obilligt.

Slutligen vill utskottet fästa uppmärksamheten å tvenne §§ i förslagets 5:te kapitel, hvilka icke hafva någon motsvarighet i sjölagen: 166 §, som reglerar den s. k. stoppningsrätten eller säljares rätt att, der köpare af varor, å hvilka kommossement till honom öfverlätits, undandraget sig uppfyllandet af de för öfverlåtelsen stadgade vilkor eller kommer på obestånd, låta in- ställa lossning af godset, och 167 §, som i öfverensstämmelse med 3 § i kongl. förordningen om nya vexellagens införande den 7 maj 1880 med- gifver dödande af förkommet kommossement.

I fråga om de följande fyra kapitlen i förslaget (6:te kapitlet: *om bodmeri*, 7:de kapitlet: *om haveri*, 8:de kapitlet: *om skada genom fartygs sammanstöt- ning*, och 9:de kapitlet: *om bergarelön*) är ej annat att säga än hvad om för- slaget i allmänhet gäller, eller att förslaget, byggande på den gällande rättens grund och med bibehållande af dess principer, innefattar en i detalj genom- förd följdriktigare utveckling af dessa. Särskildt har man i stadgandena om gemensamt haveri tillgodogjort sig den storartade utveckling af hithörande rättsregler, som väsentligen genom the Association for the Reform and Co- dification of the Law of Nations kommit till stånd, i det att förslaget i det

stora och hela, om än med vissa afvikelser i detaljerna, öfverensstämmer med grunderna för de s. k. York & Antwerp rules, hvilka torde få anses på detta område återgifva den internationella rättsbildningens nuvarande standpunkt.

10:de kapitlet, *om sjöförsäkring*, företer vid jämförelse med motsvarande afdelning i sjölagen en väsentlig olikhet. I fråga härom yttrar komitén (motiv, sidd. 170—172):

»Sjölagens afdelning »Om försäkring» är, sasom innehållet visar och motiven uttryckligen angifva, till största delen hemtad från tyska lagen (XI titeln i D. H. G. B.). Sasom skäl, hvarför man, änskönt denna titel syntes utmärka sig för »mycken fullständighet, ja till och med vidlyftighet», likväl icke bemödat sig om att synnerligt förkorta densamma, anföres i motiven (sid. 102), att i ett land, der försäkringsrätten vore så litet känd som i Sverige, och der dess utbildning genom en utförlig jurisprudens icke vore sannolik, lagen ansages böra i viss mån fylla denna brist, och att den fördel, som derigenom vunnas, uppvägs olägenheten af lagens må hända väl stora vidlyftighet. Lagstiftarens syfte har således varit att söka i lagen lemna en så vidt möjligt fullständig grundval för rättsförhållandet mellan försäkringsgivare och försäkringstagare, så att desse vid aftalets ingående kunde väsentligen endast hänvisa till lagens bestämmelser. Erfarenheten visar emellertid, att detta syfte icke blifvit uppnådt hvarken hos oss eller, än mindre, i Tyskland. En blick på en något utförligare kommentar till tyska lagens afdelning om försäkring visar, att en stor del, ja den ojemförligt största delen af dess bestämmelser blifvit ersatt eller ändrad genom de af försäkringsgivare för större eller mindre områden antagna »Seeversicherungsbedingungen», i hvilka man derjemte sett sig nödsakad att reglera en mängd olika, i lagen icke förutsatta fall, och en granskning af de här i landet arbetande sjöförsäkringsbolagens ordningar och tryckta poliser adagaläger, att äfven en stor del af sjölagens bestämmelser blifvit genom det fria aftalet satta ur bruk. Lagen gifver således numera ingalunda en sann bild af den gällande försäkringsrätten.

Enligt komiténs åsigt är detta resultat af den sedan sjölagens tillkomst försiggångna utvecklingen icke beroende af de deri gifna stadgandenas olämplighet eller bristfällighet i sig sjelfva, och den rätta vägen till det anmärkta missförhållandets afhjelpande är därför ej heller att söka ändra och komplettera sjölagens stadganden till öfverensstämmelse med hvad nu är skick och bruk. Det hör till sjöförsäkringsväsendets natur, att det maste på det allra närmaste lämpas efter samfärdselns ar från ar vexlande former; och

lagen kan med den tunga apparat, dess stiftande kräver, icke följa den snabba utvecklingen på detta område. Om i densamma inrymmes plats för allt för många detaljbestämmelser af den natur, att de äro och böra vara underkastade det fria aftalets sjelfbestämmingsrätt, måste följderna blifva, att lagen knappt hunnit träda i kraft, innan åtskilliga af dess stadganden blifvit föråldrade; och det kan ej vara lämpligt att inrätta lagen så, att den för att bevara sin tillämplighet tarfvade ändring och jemkning efter hvarje skiftning i det praktiska livets förhållanden. Med den stora utveckling, försäkringsväsendet här i landet uppnått, gäller det ej numera, att försäkringsrätten är hos oss föga känd. Att någon utförligare jurisprudens icke utbildat sig på detta område, är en beklaglig sanning, men beror, enligt komiténs tanke, på det egendomliga sätt, hvarpa rättegången i tvister angående försäkring hittills varit ordnad; och komitén vagar hoppas, att om de förändringar vinna bifall, hvilka komitén i detta ämne föreslår och i fråga om hvilka hänvisas till motiven till 13 kap., denna brist skall varda afhulpen.

Naturligtvis är det förenadt med svarighet att afgöra, hvilka bestämmelser enligt nu angifna askadningssätt böra ur lagen utmönstras; det blir i många fall i viss mån en smaksak. Komitén har emellertid sökt i sitt förslag fasthålla, att lagen bör upptaga först och främst alla sådana bestämmelser, som icke kunna af kontrahenterna genom aftal ändras (t. ex. förbud mot vad om sjöresas utgång, mot dubbel försäkring); vidare stadganden, afsedda att reglera sådana förhållanden, som lätteligen af parterna lemnas obestämda vid aftalets ingående (t. ex. om försäkringstagarens rätt att häfva aftalet, när försäkringsgifvaren kommit på obestånd); och slutligen de enligt sakens natur mer konstanta hufvuddragen af den allmänna sjöförsäkringsrätten.

Komitén har icke förbisett, att, om dess förslag antages, det knappt later sig göra att avsluta en sjöförsäkring med hänvisning allenast till lagens stadganden. Förslaget förutsätter tvärt om med nödvändighet, att dess bestämmelser fullständigas genom kontrahenternas aftal; och enligt komiténs tanke bör detta ske genom antagande af *en allmän sjöförsäkringsplan* enligt vara grannländers föredöme. Att genom förslaget en dylik plan göres oundgänglig, bör, efter komiténs tanke, betraktas sasom en bestämd vinst för sjöförsäkringsväsendets utveckling, ej blott så till vida, som på dylikt sätt tillkomna bestämmelser utan svarighet kunna ar från ar eller åttio-åttio med korta mellantider underkastas revision och förändring, allt efter som tidsomständigheter och växande erfarenhet föranleda, utan äfven i det afseendet, att derigenom samverkan jemväl i andra frågor försäkringsgifvare emellan otvifvelaktigt skulle till försäkringsväsendets fromma kraftigt be-

främjas. Önskvärdheten af att vid försäkringsplanens affattning eftersträfvad den största möjliga öfverensstämmelse med hvad i Norge och Danmark är eller varder rörande detta ämne vedertaget, lärer komitéen knappt behöfva framhålla.»

I detta komitéus uttalande instämmer utskottet, med förklarande derjemte, att utskottet icke funnit något att erinra vid det sätt, hvarpa utmönstringen af de bestämmelser, som kunna anses icke hafva sin rätta plats i lagen, blifvit i Kongl. Maj:ts förslag genomförd.

Såsom utskottet i annat sammanhang (sid. 6) haft anledning papeka, innebära förslaget bestämmelser i 11:te kapitlet — *om sjöpanträtt och om sjöfordringars preskription* — icke införande i var rätt af något nytt rättsinstitut; motsvarande afdelning i sjölagen tillerkänner vissa borgenärer alldeles samma panträtt, som i förslaget benämnas sjöpanträtt. Men da sjölagens hithörande bestämmelser äro i synnerlig grad oklara och ofullständiga, hafva de i förslaget underkastats en genomgående omarbetning och komplettering. Utskottet hänvisar till den redogörelse derför, som återfinnes i komitéens motiv till kapitlet, och vill här blott papeka en hufvudsaklig skiljaktighet mellan förslaget och gällande rätt. I afseende på förmånsrättsordningen inordnar 275 § sjölagen sjöfordringarne i den allmänna förmånsrättsordningen på det sätt, att de förklaras skola atnjuta rätt efter 17 kap. 7 § andra punkten handelsbalken. Deraf följer, att, bland andra, de i 17 kap. 4 § samma balk omförmälda fordringar ega bättre rätt än samtliga sjöfordringar, så att t. ex. i redarens konkurs besättnings hyresfordran får vika för tjenstehjous lön, houppteckningskostnad, läkarelön o. d. Och genom att lemna ett med bodmeriskuld behäftadt fartyg amman i handom såsom pant och sålunda bereda handpanthafvaren förmånsrätt enligt 17 kap. 3 § handelsbalken, kan redaren helt och hållet omintetgöra bodmerigifvarens rätt.

En så otillfredsställande ordning kan uppenbarligen icke bibehållas. I förslaget har man löst frågan på det med sakens natur, de flesta europeiska sjölagar och jemväl det förslag, som låg till grund för nu gällande sjölag, öfverensstämmande sätt, att man uppställt en alldeles särskild förmånsrättsordning för sjöfordringar, hvilka tillerkänts förmånsrätt framför alla andra i 17 kap. handelsbalken omförmälda fordringar. (Se förslaget till sjölag, 267 §, samt förslag till lag angående förändrad lydelse af, bland andra, 2 § 17 kap. handelsbalken.)

I förslagets 12 kap. (»om brott i tjensten af befälhafvare och besättning») stadgas straff för åtskilliga förbrytelser, hvilka icke äro i sjölagen särskildt upptagna. Här torde särskildt böra påpekas: 287 §, som stadgar straff för förfalskning och svikligt förstörande af dagbok; 288 §, om straff för befälhafvare, som underlåter att annäla sig till sjöförklaring; 292 §, om straff för redare, som uppsatligen förledt befälhafvaren att åsidosätta de honom i afseende å fartygets sjövärdighet åliggande skyldigheter eller med råd eller dad främjat dylik förbrytelse; 299 §, om straff för den, som förleder sjöman att rymma; och 302 §, som stadgar straff för obehörig begäran om sådan besigtning af fartyget, som i 87 § omförmäles.

I allmänhet har förslaget bibehållit sjölagens straffsätser; dock förekomma flera betydligare straffnedsättningar, särskildt i fråga om straff för befälhafvare. Endast i några få fall har straffet skärpts, — hufvudsakligen för att bringa de här gifna straffbestämmelser till öfverensstämmelse med de genom lagen den 12 juni 1890 påbjudna ändringar i 12 och 22 kap. strafflagen.

För en af de föreslagna betydelsefulla ändringarne i afseende å *rättegångsordningen i sjörättsmål* (13 kap.), nemligen den ändring, som angår sjöförklaring och sjöförhör, har utskottet förut (sidd. 8—9) i korthet redogjort. Rörande behovet af ändrade bestämmelser i fråga om fullföljd af talan i dispachemål vill utskottet, som icke ansett sig kunna derutinnan biträda Kongl. Maj:ts förslag, framdeles i annat sammanhang yttra sig, dervid utskottet kommer i tillfälle att angifva skälen för sitt förslag i ännu. Här torde allenast böra påpekas, att förslaget, genom att i allmänhet göra rådstufvurätt till första domstol i sjörättsmål, genomfört den reform, hvartill första steget togs i 1864 års sjölag genom den käranden i 302 § medgifna rätt att välja mellan domstolen i den ort, der fartyget finnes eller svaranden har sitt hemvist, och rådstufvurätten i närmaste stad.

Efter att sålunda hafva i korthet omförmäلت åtskilliga viktigare delar af det föreliggande lagförslaget och några af de viktigare förbättringar i vår sjörätt, som derigenom skulle komma till stånd, anser sig utskottet, inman redogörelse lemnas för de skäl, som synts böra föranleda ändringar i Kongl. Maj:ts förslag, till hemötande upptaga en från många håll framställd men enligt utskottets mening fullständigt ogrundad allmän anmärkning emot förslaget.

Man har nemligen påstått, att förslaget skulle intaga en för rederi-intresset särskildt ogynsam standpunkt, i det att ökad ansvarighet och nya bördor skulle genom detsamma hota rederierna. Giltigheten af detta påstående är så till vida svar att undersöka, som det framstälts i form af allmänna omdömen utan någon hänvisning till de särskilda bestämmelser, i hvilka dessa omdömen skulle ega sin grund, och genom hvilka bestämmelsers upptagande till närmare granskning man kunde uppvisa, huru vida påståendet vore befogadt eller icke. Uppgiften, att redarens ansvarighet för rederiets gäld blifvit i förslaget ökad, anser sig utskottet hafva i det föregående (sid. 12—15) fullständigt vederlagt. Hvad angår påståendet i öfrigt anser sig utskottet böra erinra, att de af sjöfarten beroende intressen äro många och delvis skilda eller stridiga, och att man därför ofta nog icke kan tillgodose ett berättigadt intresse utan att i viss mån göra intrång på ett annat. Deraf, att redarnes nuvarande fri- och rättigheter till äfventyrs må hafva blifvit i ett eller annat afseende inskränkta, följer icke, att en sådan inskränkning är obehörig; endast ur redarens synpunkt får ett sjölagsförslag icke bedömas, det har icke till uppgift att ensidigt häfda hans intresse. Enligt utskottets uppfattning har förslaget icke i något afseende åsidosatt rederiernas berättigade intressen. Tvärt om innefatta flere bestämmelser en väsentlig förbättring i redarens ställning. Nagra af dessa vill utskottet här angifva, utan att dermed må anses åsyftadt att adalagga annat eller mera, än att förslaget i en mängd afseenden tagit synnerlig hänsyn till rederiintresset.

I antydda syfte vill utskottet exempelvis åberopa följande stadganden, genom hvilka ändring skulle ske i gällande rätt:

Redarens skyldighet att bekosta sjukvård åt de i tjenst å fartyget anställda personer har blifvit begränsad ej blott till tiden, utan, hvad kauske är viktigare, derigenom att veneriska sjukdomar, som för närvarande lära adraga rederierna synnerligen betungande sjukvårdsutgifter för besättningen, i förslagens 90 § likställas med sjelfförvallade och således ej berättiga sjömännen till vård på rederiets bekostnad.

Genom stadgandena i 60 § har man sökt stäfja det nu af rederierna så mycket öfverklagade oskicket, att befälhafvaren låter förmå sig att af personer, med hvilka han för rederiets räkning kommer i affärsberöring, emottaga större eller mindre penningebelopp under namn af provision, gratifikation eller dylikt.

Redaren har befriats från skyldigheten att bekosta hemförskaffning af befälhafvare och skeppsbesättning från fartyg, som å utländsk ort gått förloradt eller lidit sådan skada, att det förklarats icke värdt att iständsättas. (66, 98 §§).

Befälhafvaren är enligt 89 § berättigad att ända till hälften nedsätta hyran för sjöman, som finnes *oduglig* till den tjänst han åtagit sig. Enligt sjölagen kan nedsättning af hyran ega rum endast såsom straff för *förseelse*.

Liggedagarnes antal har blifvit högst betydligt reduceradt (119 §).

Särskild hänsyn är tagen till sådana fartyg, som göra regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan (121, 123, 138 §§).

Rörande de mycket väsentliga fördelar, som i afseende på lättheten att utbekomma fordran för frakt o. d. och att återfå ett behörigen fullgjordt konnossement blifvit rederiet beredda genom stadgandena i 139 och 155 §§, är ofvan (sidd. 18, 19) taladt.

Enligt 161 § skola vissa, icke till gemensamt haveri hänförliga nödhamnsutgifter, som nu drabba fartyget allena, fördelas efter reglerna för gemensamt haveri.

I fråga om ersättning för skada å fartyg i gemensamt haveri är fartygets frihet från afdrag för skilnad mellan nytt och gammalt högst betydligt utsträckt.

Om fartyg under resa något bergat, erhåller enligt 183 § sjölagen rederiet endast hälften af bergarelönen; enligt 228 § i förslaget erhåller ångfartygs redare deremot två tredjedelar.

Redan dessa exempel synas gifva vid handen, att förslaget i sin sträfvan att skipa rätt mellan de olika intressen, som äro knutna vid sjöfarten, icke tillbakasatt rederiets; och så vidt det ej kan med påpekande af vissa bestämda stadganden uppvisas, att olägenheter af motsvarande betydelse skulle komma att rederierna tillskyndas, *torde det få anses ådagalagd, att rederiintresset blifvit genom förslaget synnerligen väl tillgodosedt.*

Äfven i det afseendet har förslaget intagit en för rederierna gynsam ställning att det *icke* upptagit två från många håll och på mycket goda grunder påyrkade reformer, som skulle varit rederierna till synnerligt men. Utskottet åsyftar de under senare tid med allt större styrka framställda yrkandena *dels* att den s. k. distansfrakten borde afskaffas och *dels* att förbud borde meddelas mot sådana klausuler i konnossementen, hvarigenom befälhafvare fritager rederiet från dess lagstadgade ansvarighet för fraktgodset. Båda dessa frågor stå på dagordningen för den internationella diskussionen rörande hithörande ämnen; och ehuru de skandinaviska länderna af skäl, som komitén (mot. sidd. 110—112 samt 121, 122) anfört, näppeligen kunna eller böra gå i spetsen för dessa stora frågors lösning, förtjenar dock förslagets ståndpunkt härutinnan att framhållas såsom en yttring af den varsamhet, hvarmed man — oaktadt i fråga om distansfrakt till och med högsta domstolens fleste ledamöter påyrkade ett fräu-

gående af gällande rätt — undvikit att under nu rådande konjunkturer föreslå förändringar, som kunde menligt inverka på rederirörelsen.

Af hvad sålunda anförts framgår att utskottet väsentligen och hufvudsakligen biträder Kongl. Maj:ts förslag. Emellertid har utskottet vid dess granskning funnit detsamma böra i vissa delar ändras, och utskottet öfvergår nu till redogörelsen för dessa ändringar.

4 §.

I privaträttsligt afseende har stadgandet om bestämd hemort för fartyg betydelse endast därutinnan, att jemlikt förslaget 48 § andra stycket, befälhafvaren i fartygets hemort icke eger att utan särskildt bemyndigande ingå annat aftal för redarnes räkning, än angående besättningens förhyrande. Redares underlåtenhet att göra den i förevarande 4 §, första stycket, föreskrifna anmälan medför således icke annan privaträttslig verkan, än att befälhafvarens befogenhet vidgas. Visserligen vore det önskligt, att lagen innehölle ett supplerande stadgande i frågan, hvilken ort skall anses vara fartygets hemort, för den händelse redaren underlåtit att derom meddela bestämmelse; men ett sådant supplerande stadgande torde icke kunna afse annat fall än det, att fartyget tillhör *en* redare. I detta fall kan, såsom i förslaget skett, lämpligen stadgas, att egarens hemort skall anses vara fartygets hemort. Hvad åter angår det fall, att fartyget tillhör ett s. k. partrederi; så emedan, ehuru i 10 § första stycket sägs, att för sådant rederi skall utses en hufvudredare, rederiet likväl kan underlåta sådant, om det vill utsätta sig för den processuella påföljd för underlåtenheten, som stadgas i åberopade 10 § andra stycke; torde öfriga supplerande bestämmelser i 4 § andra stycket icke innebära någon garanti för, att fartygs hemort alltid skall kunna med ledning af samma bestämmelser utletas. Särskildt låter det sig icke göra, i händelse flere partredare ega de större, men sig emellan lika delar af fartyget; ty ingen finnes, hvilken det i denna händelse tillkommer att bestämma, vilkenderas hemvist skall räknas för fartygets hemort. På grund af hvad sålunda anförts får utskottet föreslå sådan ändring af 4 § andra stycket, som lagtexten utvisar.

8 §.

Utan att åsyfta någon ändring i sak, har utskottet ansett sig böra föreslå en ändrad affattning af denna §:s första stycke, som mera närmar sig den norsk-danska lagtexten.

13 §.

Då det icke synes erforderligt att i lagen uttala hufvudredarens i sakens natur grundade ställning såsom medredarnes syssloman, men å andra sidan allmänna lagens stadganden om syssloman möjligen torde vid tillämpning å förhållandet inom rederiet i någon mån modifieras genom sjölagens bestämmelser, har utskottet ansett §:ns första punkt böra uteslutas.

Ehuru befälhafvares antagande eller afskedande är en åtgärd af så framstående vikt, att hufvudredaren enligt sakens natur bör, så vidt ske kan, derom inhemta sina medredares mening, kan det dock inträffa, att beslut om nämnda åtgärd icke utan att rederiets bästa sättes på spel kan uppskjutas. Det har därför icke ansetts lämpligt att bland de angelägenheter, rörande hvilka medredarne företrädesvis böra höras, särskildt framhålla befälhafvares antagande eller afskedande.

20 §.

De skäl komitén (mot. sid. 29) anført för upphäfvande af den i 9 och 10 §§ sjölagen medredare tillerkända förköps- och lösningsrätt sakna visserligen icke giltighet. Men betydelsen af denna rätt gör sig företrädesvis gällande inom smärre rederier, hvilka ofta bildas helt och hållet på grundval af de i sjölagen gifna regler utan något skriftligt kontrakt; det är därför för dem svarare och förenadt med mera omgång att genom särskildt aftal stadga dylik lösningsrätt, med de närmare detaljbestämmelser, som dervid fordras, än för de större rederierna, der lösningsrätten icke passar, att genom ett kortfattadt förbehåll i bolagsordningen utesluta tillämpningen af en i lag stadgad lösningsrätt. Med hänsyn härtill har utskottet ansett lösningsrätten böra bibehållas; hvaremot den i 9 § sjölagen stadgade hembudskyldighet syntes vara utan synnerlig betydelse och därför icke böra i förslaget upptagas. — De af utskottet härom föreslagna bestämmelser afvika från sjölagens endast derutinnan, att den tid, inom hvilken lösningsanspråk skall göras gällande, bestämts till fjorton i stället för tre dagar från det försäljningen blef medredare kunnig, samt att icke allenast köpare utan äfven säljare är pliktig att edfästa köpevillkoren.

21 §.

Då i första styckets första punkt talas om »lott i fartyget», har det i samma styckes andra punkt förekommande ordet »skeppslotten» blifvit utbytt mot »lotten i fartyget».

22 och 23 §§.

Lagförslaget utgår från den fullkomligt riktiga uppfattning af rederi, att dess sammanhållande enhet är *ett* fartyg, och att följaktligen ett »rederi», som eger två eller flere fartyg, i sjelfva verket är att anse såsom två eller flere rederier med samma delegare. En författare i sjörätten uttrycker nämnda uppfattning sålunda: »*Till naturen af ett partrederi hör, att hvarje fartyg bildar underlag för ett särskildt bolagsförhållande*». Från denna synpunkt äro bestämmelserna i 9, 17 och 18 §§ affattade. Härmed öfverensstämmer ock, att förslaget icke någonstädes uttryckligen reglerar redares rätt att besluta fartygets försäljning, hvilken blott i 23 § omtalas såsom en direkt följd af beslut om rederiets upplösning. Men med ordet rederi skulle äfven kunna betecknas en förening af personer, som gemensamt reda i flere fartyg. Denna för lagförslaget främmande beteckning kunde lätt framkalla det missförstånd, att delegarne i en dylik förening kunde med enkel röstöfvervigt (12 §) besluta att sälja ett af »rederiets» fartyg; likasom å andra sidan den i 22 § förekommande bestämmelse, att rederiet på yrkande af delegare skall upplösas, om, när fartyget befinner sig inom riket, rederiets gäld finnes öfverstiga dess tillgångar, kunde missförstås derhän, att, om *ett* fartyg gått illa, hela »rederiet» skulle upplösas och alla dess fartyg försäljas. För att förebygga en dylik missuppfattning har utskottet ansett sig böra redan i 22 § första stycket utmärka, att fartygets försäljning icke kan beslutas, med mindre redare, hvilka tillsammans ega mer än hälften i fartyget, i beslutet deltaga, och att sådant beslut har till omedelbar följd det särskilda bolagsförhållandets upplösning. I följd häraf har 23 § bort inskränkas till att innehålla bestämmelse om det sätt, hvarpå, vid rederis upplösning, fartygets försäljning, der ej redarne annorledes åsämjer, skall försiggå. Hvad åter angår enskild redares rätt att i visst fall påyrka rederiets upplösning, när rederiets gäld finnes öfverstiga dess tillgångar, har man ansett bestämmelsen derom saklöst kunna utgå, helst som, derest verkligen under den gifna förutsättningen majoriteten skulle vilja tvinga en delegare att fortsätta affären, en riktig tillämpning af §:ns tredje punkt torde gifva honom erforderligt skydd.

26 §.

Rörande denna § åberopar utskottet hvad derom yttrats här ofvan (sidd. 7—12).

I syfte att angifva, att anspråken på utrustningens beskaffenhet icke må ställas högre, än att fartyget skall vara i förhållande till sitt ändamål och användningssätt *behörigen* utrustadt, har utskottet vidtagit en jemkning af uttryckssättet i §:ns första punkt.

37 §.

Då det kan möta svårighet för befälhafvaren att med full noggrannhet uppgifva barlastens vikt, har man ansett uppgift å *ungefärliga* vigten göra tillfyllest. I mom. 3 har utskottet ansett böra tilläggas, att befälhafvaren, när han finner nödigt nedsätta besättningens kost, skall vara skyldig att för erforderlig kontroll anteckna jemväl anledningen till denna åtgärd.

39 §.

De i dagboken gjorda anteckningar kunna, synnerligen om fartyget fortfar att gå i samma trade, innefatta en mängd för redare och befälhafvare värdefulla erfarenhetsrön, som skulle komma fartyget till godo vid framtida resor. Genom åläggande för redaren att inlemna den fullskrifna dagboken till sjömanshuset skulle man emellertid betaga honom tillfälle att draga nytta af densamma. För andra sakegare torde kännedom om dess innehåll jemförelsevis sällan blifva erforderlig i andra fall, än då den blifvit företedd vid sjöförklaring, och det kan därför ej anses synnerligen makt-påliggande att för deras skull föreskrifva dagböckers förvarande å sjömanshuset, allra minst om deraf, att dessa enskilda handlingar, till hvilka obehöriga icke böra ega tillgång, på föreslaget sätt sattes under allmän vård, skulle följa, att, såsom inom högsta domstolen yttrats, det skulle stå en hvar fritt att af dem taga kännedom. Härtill kommer, att sjömanshusombudsmännens redan nu ganska betungande göromål skulle komma att i högst väsentlig grad ökas utan motsvarande nytta; hvarjemte ovisst torde vara, huruvida alla sjömanshus förfoga öfver så stort arkivutrymme, att dagböckerna kunna der förvaras så lång tid, som må finnas erforderlig. Af nu anförda skäl har utskottet ansett §:ns stadgande böra bringas till öfverensstämmelse med de norska och danska lagförslagen, och således ersättas med föreskrifter *dels* om rätt för sakegare att erhålla kännedom om dagbokens innehåll och att deraf taga skriftligt utdrag och *dels* om skyldighet för redaren att under viss tid förvara dagboken.

40 §.

Enligt förslaget skulle det åligga befälhafvaren att, om, medan fartyget ligger i hamn, der sjöförklaring kan ega rum, sådan olycka inträffar eller skada upptäckes, som §:ns första stycke omförmäler, inom utgången af nästa dag anmäla sig till sjöförklarings afgifvande. Detta rådrom har syntes utskottet väl kort och därför utsträckts till tre dagar, den dagen oräknad, då olyckan inträffade eller skadan skedde.

41 §.

För att tydligare utmärka, att befälhafvaren, äfven om fartyget finnes utom stads område, eger rätt att hos magistraten i närmaste stad begära förordnande af besigtningmän, har utskottet föreslagit ett tillägg härom i §:ns tredje stycke.

44 §.

I Kongl. Maj:ts förslag har bibehållits den i 68 § sjölagen befälhafvaren medgifna rätt att tilldela minderårig kroppsaga. Då emellertid hos oss likasom annanstädes inom lagstiftningen allt mera gjort sig gällande sträfvan att afskaffa kroppsstraffen, har utskottet, efter tyska lagens föredöme (Seemanns-ordnung af 1872, § 79), ansett all användning af kroppsaga böra förbjudas. Allt emellanåt tränga till offentligheten upprörande meddelanden om kroppslig misshandel, som ombord från befälhafvarens sida eller med hans vetskap vederfarits unge sjömän; och svårigheten att — ofta långt efter det bestraffningen skedde — utröna, huruvida befälhafvaren hållit sig inom eller öfverskridit det tillåtnas gräns, synes utgöra en maning att undanrödja hvarje förevändning för missbruk. Visserligen medgifver legostadgan husbonde rätt att med »måttlig husaga» tillrättavisa minderårigt tjenstehjon. Men det bör beaktas, att befälhafvarens straffmagt kan under lång tid undandraga sig all verksam kontroll; det kan lätt hända, att den yngling, som för en längre resa blifvit satt under hans befäl, i månader, ja år värnlös utsättes för hans öfvergrepp. Deremot lära väl omständigheterna i land jämförelsevis sällan vara sådana, att ett tjenstehjon, som upprepade gånger misshandlas af sin husbonde, icke kan finna verksamt skydd.

Att befälhafvaren icke genom kroppsagans fullständiga afskaffande går miste om sin oumbärliga rätt att medelst tvång skaffa sig lydriad af sjömannen — äldre eller yngre —, inhemtas af 101 §.

I fråga om befälhafvarens rätt att ålägga besättningen söndagsarbete har utskottet, i öfverensstämmelse med hvad jemväl inom högsta domstolen yttrats (rörande 46 § i komiténs förslag), ansett den allmännare affattningen i 30 § sjölagen vara att föredraga framför Kongl. Maj:ts förslag.

46 §.

I sista punkten har ordet »återkomsten» ansetts böra utbytas mot »ankomsten», såsom bättre passande för de olika fall, hvilka kunna förekomma.

59 §.

I förtydligande syfte och för att i öfverensstämmelse med 40 § sjölagen angifva graden af den omsorg, man fordrar af befälhafvaren, har utskottet föreslagit en något förändrad affattning. I afseende derå vill utskottet erinra, att uttrycket »god sjöman» förekommer jemväl i förslagets 291 §, som stadgar straff för befälhafvare, hvilken, när fartyget är stadt i fara, öfvergifver detsamma utan att iakttaga hvad honom såsom god sjöman åligger.

61 §.

Ehuru de skäl, hvilka anförts och åberopats för det i §:ns andra stycke föreslagna stadgande, från principiell synpunkt betraktade, måste erkännas icke sakna giltighet, synes dock samma stadgande, såsom icke af verkligt behof påkalladt och möjligen egnadt att föranleda förvecklingar, kunna utgå. Det torde ytterligt sällan komma att inträffa, att en befälhafvare, hvars förhållande till redaren är sådant, att hans plötsliga entledigande kan ifrågakomma, på förutsatt sätt personligen träder emellan. Genom att på sin kredit anskaffa för resan nödiga medel, i stället för att anlita de i 49 och 54 §§ anvisade utvägar kan han, i händelse resan går olyckligt, ställa redaren i det obehagliga valet mellan att antingen låta befälhafvaren bära förlusten eller ock sjelf med andra tillgångar än sjöförmögenheten ersätta densamma. Å andra sidan kan stadgandet obehörigen försvåra och fördröja aflägsnandet af en befälhafvare, som visat sig ovärdig sin redares förtroende och som därför bör utan dröjsmål entledigas. I händelse befälhafvaren genom den förpligtelse, han åberopar såsom stöd för sin rätt att få behålla befälet, i sjelfva verket öfverskridit sin befogenhet, kan han, innan det lyckas redaren att konstatera sådant, hinna tillfoga denne oersättlig förlust.

62 §.

Om fartyget, när befälhafvarens rätt att utomlands lemna tjensten inträder, befinner sig å en ort, hvarifrån frakt icke kan erhållas, bör denna tillfälliga omständighet icke tvinga rederiet att antingen låta fartyget gå hem i barlast eller ock anskaffa ny befälhafvare. Befälhafvaren bör kunna nöjas med, att fartyget anträder resa *hemåt*, äfven om last skall intagas och utlossas någonstädes under hemvägen. Utskottet föreslår därför, att, om rederiet, när befälhafvaren uppsäger tjensten, ger order, att fartyget skall vända hem, befälhafvaren skall vara skyldig att qvarstanna i tjensten, äfven om lasten för hemresan ej skall intagas just å den ort, der han eljest egt lemna tjensten, utan i annan hamn, om blott denna är belägen i fartygets väg mot hemlandet.

64 §.

Då, på sätt sjölagskomitén (mot. till 90 §) erinrat, någon sträng rättsgrund icke kan åberopas för redarens pligt att bekosta sjuk befälhafvares eller sjömans vård, och då särskildt ej något giltigt skäl lär kunna anföras, hvarföre denna skyldighet skulle åligga redaren i vidsträcktare mån, när sjukdomsfallet inträffar utomlands, än när behof af sjukvård ifrågakommer i hemlandet, hemställer utskottet, att, här likasom i 90 §, den tid, under hvilken redaren är pliktig att bekosta sjukvård, för hvarje fall inskränkes till fyra veckor.

83 §.

I fråga om den viktiga ändring i gällande lag, denna § innefattar, hänvisar utskottet till hvad ofvan (sid. 17) derom anförts.

Enligt 70 § sjölagen är den tid, under hvilken tjensteaftalet, derest ej annan öfverenskommelse träffats, förblifver gällande, bestämd till tre år för den händelse, att sjömannen varit till sjös på resa bortom Kap Horn eller Goda Hoppsudden. Att nu, på samma gång man betager redaren rätt att genom öfverenskommelse betinga längre tjenstetid, förkorta den lagbestämda tiden till två år äfven för dylika längre resor, har utskottet icke ansett tillrädligt, helst som det lätt kan inträffa, att en resa till aflägsnare farvatten icke, derest rederiets intresse skall behörigen tillgodoses, kan medhinna på två år. Utskottet har därför i fråga om tjenstetidens längd upptagit sjölagens nyss berörda stadgande.

Öfriga af utskottet föreslagna ändringar i §:n afse att i detta hänseende genomföra likställighet mellan befälhafvare och besättning, i det utskottet här upptagit hvad 62 § för enahanda fall stadgar, med den af utskottet i samma § föreslagna jemkning.

87 §.

Det här gifna stadgande, som åsyftar att bereda besättningen ett förut i vår lag saknad skydd mot faran att blifva sänd till sjös med ett odugligt fartyg, leder, såsom förut är anmärkt, sitt upphof från den under 1870-talet i England började och sedermera till andra länder fortplantade s. k. Plimsollrörelsen, som hade till syfte att med lagstiftningens hjälp åstadkomma en verksam garanti mot våda, för menniskolif och egendom, till följd af fartygets bristande sjövärdighet.

Då det i vårt land redan för kostnadens skull icke kunde ifrågasättas att söka botemedlet i något slags offentlig inspektion, har komitén valt att åt sjömannen, hvilken saken närmast rör, gifva ett vapen, hvarmed han kan värja sig sjelf och dermed äfven andras intressen. Det ligger i sakens natur, att, om man erkänner nödvändigheten af en kontroll i detta afseende å redare och befälhafvare, målet icke kan vinnas utan *någon* olägenhet för rederiet; uppgiften måste blifva att tillse, det de band, som ovilkorligen måste påläggas, icke blifva mera tryckande än ändamålet föranleder och hänsyn till rederirörelsens kraf tillåter.

Då §:ns första punkt gifver uttryck åt den grundsats, att sjömannen kan vägra åtfölja ett fartyg, som bevisligen icke är sjövärdigt, uttalar den ej annat än hvad som utan särskildt lagbud följer af allmänna rättsgrundsatsar, och innefattar alltså ej någon ändring i gällande lag. Det nya ligger deri, att man, för att bereda sjömannen möjlighet att begagna sin af lagen erkända rätt att blifva qvitt tjensten, sökt för honom lätta bevisbördan på det sätt, att befälhafvaren ålagts att, på yrkande af en viss del af besättningen, sjelf anskaffa nödig bevisning rörande fartygets beskaffenhet genom att anordna besigtning å fartyget, och detta vid äfventyr, att sjömannen, om hans begärau ej efterkommes, eger lemna tjensten och dervid njuta till godo samma villkor, som om han utan laga skäl entledigats. Det ligger emellertid i öppen dag, att den rätt, så att säga, till sjelfförsvär, som sålunda lägges i besättningens hand, kunde komma att missbrukas såsom ett kraftigt anfallsvapen för att aftvinga rederiet eftergifter eller rent af i syfte att göra skada. Att ett obehörigt användande af ifrågavarande rätt enligt lagförslaget ådrager sjömannen ersättningsskyldighet (87 §) och i visst fall straff (302 §), skulle knappast gifva rederiet nödigt skydd. Det verksam-

maste korrektivet mot missbruk har förslaget funnit deri, att befälhafvaren ej behöfver efterkomma en begäran om besigtning, som ej biträdts af mer än hälften af besättningen, i det man antagit å ena sidan, att så stor del af manskapet näppeligen skulle förena sig om att mot bättre vetande föra en obefogad klagan, och, å den andra, att, om verkligen fartyget icke är sjövärdigt, halfva besättningen säkerligen icke skulle låta förmå sig att äfventyra sitt lif å detsamma.

I regeln torde begäran om besigtning kunna och böra framställas, innan intagen last försvårar besigtningen. Framställes den senare, kan, såsom äfven komitén (mot. sid. 70) framhållit, de genom en obehörig klagan rederiet tillskyndade kostnader och förluster stiga till betydliga belopp; och med möjligheten blir äfven frestelsen för manskapet större att, kanske blott genom *hot* om påkallande af besigtning, tillskansa sig fördelar. Utskottet har därför för detta fall ansett en ytterligare garanti mot missbruk från besättningens sida nödig samt i sådant syfte föreslagit, att begäran om besigtning, som framställes först efter det last intagits, skall, för att förtjena afseende, biträdas af en styrman eller en maskinist.

Sålunda begränsad, synes den rätt, §:n gifver besättningen, icke kunna väcka någon grundad betänklighet hos rederinäringens målsmän. Att nödgas anordna besigtning af ett olastadt fartyg är ett obehag ej värdt att nämnas vid sidan af de högvigtiga intressen, §:n vill värna; och genom en före lastningen frivilligt af befälhafvaren påkallad besigtning kan han freda sig mot en vid mera oläglig tidpunkt af besättningen gjord, obehörig framställning derom. Särskildt vill utskottet framhålla, att tysk och engelsk lagstiftning gått vida längre i sina sträfvanden att skydda besättningen. I England kan Board of Trade till och med utan att någon det yrkar låta anställa undersökning af fartyget. Enligt den tyska Seemannsordning af 1872, § 47, skall undersökning af fartyget ske, så snart sådan begäres af en »Schiffsoffizier» — hvartill fartygets styrmän och maskinister äro att hänföra — eller tre af manskapet; och enligt hvad en tysk författare (Lewis, das Deutsche Seerecht, Leipzig 1883) vitsordar, har denna stränga bestämmelse icke veterligen medfört någon nämnvärd olägenhet.

90 §.

I fråga om den ändring, utskottet i denna § föreslagit, åberopar utskottet hvad som anförts vid 64 §.

114, 116 och 118 §§.

Sjölagen gifver icke något *uttryckligt* svar på den frågan, huruvida olägenheten deraf, att fartyget till följd af sitt djupgående eller annan dy-

lik orsak icke kan för lastning inkomma i den hamn, befraktningsaftalet bestämmer, skall träffa befraktaren eller bortfraktaren. Vid sådant förhållande måste frågan bedömas efter allmänna rättsgrunder. Dessa synas med nödvändighet föranleda dertill, att en bortfraktare, som åtagit sig att inlasta gods å viss ort, icke eger fordra, att godset skall af aflastaren lemnas annanstädes än å den aftalade orten, det vill säga, om viss plats bestämts, vid samma plats, men om endast hamnen angifvits, inom hamnområdet; han kan ej mot befraktaren åberopa, att det bortfraktade fartyget icke kan framkomma dit, utan han måste på egen kostnad och risk föra godset till fartygets sida.

Denna lösning af frågan är äfven i full öfverensstämmelse med de viktigaste utländska lagstiftningar. Enligt gällande norsk likasom enligt tysk, engelsk och fransk rätt måste fartyget för lastning och lossning förläggas i hamnen eller såsom det i Norsk Sölov § 62 beträffande lossning uttryckes, »godset måste, för fartygets räkning fortskaffas in i den hamn på hvilken certepartiet lyder». Äfven 77 § sjölagen utgår från den förutsättning, att fartyget skall förläggas inom hamnområdet (»lastnings- eller lossningsplats inom hamnen»). Vill bortfraktaren betinga sig frihet från denna skyldighet eller, med andra ord, å befraktaren öfverflytta skyldigheten att undersöka, huruvida fartygets djupgående tillåter det att inlöpa i hamnen, måste uttryckligt förbehåll derom göras i fraktaftalet. Att en dylik klausul (»eller så nära derintill, som fartyget kan flyta») temligen allmänt inryckes i certepartier, bestyrker ytterligare, att, der sådant förbehåll ej skett, det åligger bortfraktaren att, såsom det plägar uttryckas, »känna sitt fartyg».

Att fråga hvad sålunda nu är gällande rätt anser utskottet icke tillrådligt. Visserligen bör i ett fall som detta, då fråga är om att stifta, ej att tolka lag, de skäl, som anförts för den motsatta, för bortfraktaren gynsammare uppfattningen icke fränkännas all giltighet, endast derföre att denna uppfattning icke öfverensstämmer med gällande rätt; kunde man i denna fråga underlåta att taga hänsyn till utländsk lagstiftning, vore det utan tvifvel nödigt att underkasta dessa skäl en närmare granskning. Men här mer än i många andra punkter vore en afvikelse från den allmänt europeiska rätten synnerligen olämplig. Det bör nämligen fasthållas, att hela frågan reducerar sig till denna: skall det för framtiden likasom hittills vara nödvändigt för rederierna att i sina certepartier låta intaga ofvan berörda klausul? Om lagen besvarar denna fråga nekande och om till följd deraf samma klausul skulle försvinna ur formulären för certepartier och konnossement, skulle hvarje i Sverige befraktadt fartyg, som i utlandet (eller åtminstone i Norge, Tyskland, England eller Frankrike) hade att mottaga eller aflemna last, kunna med tillämpning af der gällande lag åläggas

de ifrågavarande skyldigheter, från hvilka det enligt den utländska lagen endast genom förbehåll i certepartiet kan fritaga sig.

Ehuru utskottet alltså i hufvudsak biträder hvad Kongl. Maj:t härutinnan föreslagit, har utskottet dock ansett några ändringar uti ifrågavarande paragrafers affattning böra vidtagas. Innan utskottet öfvergår till redogörelsen därför, torde emellertid ett yrkande, som utskottet icke funnit sig kunna biträda, böra upptagas till bemötande. Inom utskottet har nämligen föreslagits, att sista stycket i 116 § borde uteslutas. Utskottet erkänner visserligen, att de der gifna bestämmelser stå i fullkomlig öfverensstämmelse med lagens anda och innehåll i öfrigt och att de följaktligen, äfven om de ej funnit uttryck i lagen, kunnat ur densamma genom en direkt slutledning härledas. Men detsamma gäller om en mängd bestämmelser i hvarje lag, nämligen att de kunna eller böra kunna deduceras ur lagens allmänna principer. De äro ej därför öfverflödiga. Om än det icke lär kunna betviflas, att den, som förbundet sig att förlägga sitt fartyg till viss lastningsplats, också är skyldig att fullgöra detta åtagande, har man ej dermed visat det vara öfverflödigt, än mindre skadligt, att lagen under rättar honom om påföljden deraf, att han ej kan fullgöra detta sitt åtagande. Med nu gällande lag har grundsatsen visat sig så föga själfklar, att frågan om dess giltighet dragits äfven under högsta instansens pröfning (N. J. A. 1882 sid. 410). Än mindre kan det vara lämpligt att låta äfven den nya lag, som nu skall stiftas, sakna en uttrycklig lösning af själfva hufvudfrågan, rörande omfånget af bortfraktarens skyldighet, när ej viss lastningsplats aftalats.

Enligt Kongl. Maj:ts förslag skall fartyget, der ej viss lastningsplats aftalats, förläggas till vanlig lastningsplats i hamnen; och komiténs motiv (sid. 90) gifva vid handen, att härmed äsyftas plats, der sådant gods, som certepartiet afser, vanligen inlastas. En dylik bestämmelse skulle, enligt utskottets åsigt, å bortfraktaren lägga en skyldighet, som han icke enligt nu gällande lag har och som icke skäligen synes böra åligga honom. Han bör af skäl, som ofvan utvecklats, ansvara för godsets afheimtande från den hamn, der han förbundet sig mottaga detsamma, men — såsom det (i fråga om lossning) heter i norsk Sölov § 62 — »inom den hamn, der lasten skall lemnas, är befälhafvaren icke pligtig att framföra godset längre, än fartyget kan flyta.»

Utskottet föreslår därför en sådan affattning af 116 § 2 st., att bortfraktarens skyldighet att annanstädes än vid fartygets sida mottaga godset inskränkes till de fall, att fartyget till följd af sitt djupgående aningen icke kan *inkomma* i den aftalade hamnen eller icke kan komma fram till *särskildt aftalad plats i hamnen*.

Men vidare har utskottet ansett bestämmelserna böra så affattas, att de blifva tillämpliga endast såvida viss hamn eller vissa hamnar angifvas i befraktningsaftalet, men deremot icke, när befraktaren i certepartiet be-
 fingat sig rätt att framdeles bestämma den hamn, der lasten skall intagas, och sålunda öfvertagit den bortfraktaren eljest åliggande skyldighet att undersöka, om fartygets beskaffenhet tillåter dess ingående i den hamn, befraktaren väljer.

Den af utskottet föreslagna ändrade affattning af 116 § nödvändiggör ändringar jemväl i 114 och 118 §§.

Enligt 77 § sjölagen eger befraktaren rätt att fordra, att fartyget på bortfraktarens bekostnad förläggas till lastningsplats, som befraktaren anvisar. Denna befraktarens rätt har i Kongl. förslagets 114 § gjorts beroende deraf, att anvisningen gifves, innan fartyget ännu hunnit förläggas till »vanlig lastningsplats». Då denna bestämmelse icke är förenlig med 116 § 2 st., sådant det af utskottet affattats, och då man naturligtvis icke kan fordra, att anvisningen skall gifvas, *innan* fartyget inkommit i hamnen, har utskottet ansett befraktaren i stället böra åläggas att lemna anvisningen, så snart befälhafvaren det begär. Efterkommer han ej befälhafvarens anmaning, är han sin anvisningsrätt förlustig.

Enligt 118 § i Kongl. Maj:ts förslag skulle lastningstiden räknas från och med nästa helgfria dag, efter det fartyget är färdigt att *å behörig lastningsplats* mottaga last och befälhafvaren derom underrättat aflastaren; underrättelsen skulle alltså ej kunna med laga verkan meddelas förr, än fartyget befunne sig å lastningsplatsen. Då, enligt utskottets förslag rörande 114 och 116 §§, man — fränset det undantagsfall, att *viss plats i hamnen aftalats* — ej kan tala om »behörig lastningsplats», med mindre sådan af befraktaren anvisats, och då vidare enligt 114 § befälhafvaren har rätt men ej pligt att tidigare än i och genom den underrättelse till befraktaren, som föreskrifves i 118 §, begära dylik anvisning, har sistnämnda § bort ändras derhän, att, hvar helst i hamnen fartyget än befinner sig, underrättelsen kan lemnas, om blott fartyget i öfrigt är färdigt att intaga last, men att å andra sidan lastningstiden ej börjar löpa förr än från och med nästa helgfria dag efter det fartyget blifvit förlagdt till vederbörlig lastningsplats.

I fråga om lossning har utskottet föreslagit motsvarande ändringar i 135 och 136 §§.

125 §.

Då lydelsen af §:ns andra stycke möjligen kunde missförstås så, att hvarje äfven det minsta dröjsmål å befälhafvarens sida gäfvade bortfraktaren

rätt att häfva aftalet, har utskottet föreslagit en affattning, som i närmare anslutning till de norska och danska lagförslagen angifver, att befraktarens rätt att häfva kontraktet må enligt allmänna rättsregler bedömas efter omständigheterna i hvarje särskildt fall.

126 §.

De af utskottet föreslagna ändringar äsyfta att tydliggöra, att endast i det fall, då befraktningsaftal, som häfves, angår allenast *en* resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, fautefrakten utgår med half frakt för hvardera resan, men att deremot, om aftalet angår *flera* dylika resor, half frakt skall erläggas blott för första utresan men fjerdedels frakt för första återresan likasom för en hvar af de öfriga resorna.

135 och 136 §§.

I fråga om de af utskottet föreslagna ändringar i dessa §§ hänvisas till motiven till utskottets ändringsförslag rörande 114, 116 och 118 §§.

140 §.

För att tydligen utmärka, att befälhafvaren, i och med det han förfar på det i §:n föreskrifna sätt, är fri från vidare ansvarighet för godset, har man, i öfverensstämmelse med hvad 115 § sjölagen stadgar, ansett det böra uttryckligen angifvas, att uppläggningsen sker för lastegarens räkning.

156 §.

Af skäl, som anförts vid 140 §, hafva i §:ns första stycke inskjutits orden »för vederbörande lastemottagares räkning».

165 §.

Utskottet har föreslagit några smärre ändringar i redaktionen af §:ns andra punkt i syfte att gifva ett tydligare uttryck åt den grundsats, att, derest lossningen börjats till innehafvare af konnossement med sämre rätt, men, innan lossningen slutats, innehafvare af konnossement med bättre rätt anmäler sig, denne eger att utbekomma återstoden af godset.

183 §.

För att bringa §:ns affattning till öfverensstämmelse med 140 § har utskottet i §:ns andra punkt framför »innehafvare» inskjutit ordet »behörige».

198 §.

I afsigt att förebygga den missuppfattning, att ångpannan räknades höra till ångmaskinen, har utskottet ansett det böra uttryckligen sägas, att skada å ångpanna behandlas lika med skada å icke särskildt omförmälda föremål.

200 §.

För det fall, att resan slutar i nödhamn och ersättningen för gods, som uppförats i gemensamt haveri, följaktligen skall beräknas efter gångbart pris i nödhamnen, läres derifrån böra afräknas ej den frakt o. s. v., som skolat utgå, om godset kommit fram till bestämmelseorten, utan allenast hvad som i nödhamnen skolat utgå af godset, derest det ej uppförats. Utskottet har därför ansett, att i första punkten orden »till följd — — bestämmelseorten», såsom icke lika tillämpliga å de båda fall, hvarom samma punkt handlar, böra utgå. Vidare har utskottet föreslagit en ändrad affattning af §:ns andra punkt, för att göra det klart, att, likasom vid beräkning af ersättningen afdrag skall enligt §:ns första punkt ske för den besparade frakten, det är behållna köpeskillingsbeloppet med enahanda afdrag för besparad frakt, som skall jämföras med den beräknade ersättningen.

210 §.

Det ligger i sakens natur, att — såsom ock i 151 § andra stycket stadgas — om frakt blifvit på förhand betald för gods, för hvilket befraktaren enligt första stycket i samma § ej är pliktig att betala frakt, förskottet skall återbäras, »der ej annat förbehåll skett». Men sådant »förbehåll» behöfver ingalunda uttryckligen innehålla, att fraktförskottet »ej skall återbäras i händelse af olycka»; det är tvärtom allmänneligen antaget och erkänt, att, om redaren utfäster sig att godtgöra förskottsgifvaren premie för försäkring af förskottet och denne således måste anses öfvertaga risken för detsamma, redaren i och med denna öfverenskommelse varder frikallad

från återbäringsskyldighet. Då orden »med förbehåll, att det ej skall återbäras» i Kongl. Maj:ts förslag möjligen kunde föranleda ett missförstånd i detta afseende, har utskottet ansett §:ns lydelse böra bringas till närmare öfverensstämmelse med den norsk-danska texten genom återupptagande af komitéförslagets uttryckssätt.

227 §.

Enligt Kongl. Maj:ts förslag skulle den, som vill begagna sin rätt att erhålla jemkning i en, medan nöden varade, aftalad bergarelön, vara skyldig att instämma klander inom två månader efter aftalets ingående. Denna bestämmelse skulle enligt utskottets åsigt kunna medföra olägenheter vid tillämpningen. Frånsedt det icke alldeles ovanliga fall, att bergningen pågår under längre tid än två månader efter aftalets ingående, då det uppenbarligen vore orimligt att ålägga den, som skall betala bergarelönen, att instämma klander, innan vare sig han eller någon annan kan bedöma, om det aftalade beloppet är skäligt eller ej, eller ens vet, om eller i hvilken mån bergningen kommer att lyckas, — kan det under vissa omständigheter möta svårighet att anträffa bergaren med stämning, såsom när det bergande fartyget var stadt på utrikes resa, hvilken utan uppehåll fortsattes, sedan det bergade förts i säkerhet, och än mer om bergningen verkstälts af utländskt fartyg, som sedermera ej besöker svensk hamn. Utskottet kan ej heller erkänna, att det föreslagna nya stadgandet är af praktiskt behof påkalladt. Skulle det någon gång särskildt för den, som skall betala, vara af vigt att få frågan om bergarelönens belopp snart afgjord, är hans rätt att sjelf genom stämning framställa sitt yrkande oomtvistlig. Men i regeln är det bergaren, som har intresse af att utan dröjsmål utfå sin skäligen lönn; och han lär ej heller dröja att, om ej godvillig betalning genast följer, instämma sin talan derom. Det naturliga är då, att — såsom hittills tillgått — svaranden invändningsvis framställer sitt anspråk på jemkning i det belopp, som vid nödstillfället aftalades.

Endast för ett fall har utskottet ansett nödigt begränsa den tid, inom hvilken den bergade eger framkomma med anmärkning emot den aftalade bergarelönens belopp. Om betalning erlägges efter det nöden upphört, ligger deri ett godkännande af det vid nödstillfället slutna aftalet, och bergaren är viss om att få behålla hvad han uppburit; men om bergarelönen ej blott bestämts utan äfven guldits, medan nöden ännu varade, skulle bergaren — enligt nu gällande lag — först efter tio års förlopp vara fri från klander. Då sådant uppenbarligen är obilligt, har utskottet för detta fall — helst den bergade i denna händelse ej annorledes än genom

att sjelf stämman kan få sin talan pröfvad — ansett nödigt bibehålla stadgandet om viss klandertid, som dock ansetts kunna utsträckas till sex månader.

Med rätta har den i nu gällande lag antagna grundsats, att aftal, som vid olyckstillfället ingås rörande bergarelöns belopp, ej är obetingadt bindande för den, som skall utgifva densamma, i Kongl. Maj:ts förslag fullständigats genom stadgandet om rätt för denne att rygga ett under enahanda omständigheter tillkommet aftal derom, att bergarelönens belopp skall bestämmas af skiljemän eller på annat dylikt sätt. Men hvad man härigenom åsyftat skulle i många fall göras om intet genom den bestämmelsen, att öfverenskommelsen blifver bindande, om den ej uppsäges inom fjorton dagar efter dess ingående; en dylik uppsägning kan nämligen, äfven om den öfverhufvud alltid vore utförbar, i många fall ej på så kort tid medhinnas, helst om bergningen utförts af en mängd, öfver en hel kuststräcka spridda personer. Af dessa skäl har utskottet föredragit att taga steget fullt ut och förklara dylik öfverenskommelse ogiltig — parterna naturligtvis obetaget att genom dess bekräftande, sedan nöden upphört, bereda den gällande kraft.

249 §.

Utskottet har ansett stadgandet i sjölagen 224 § 1 mom. andra stycket, som uttalar en obestriddigen riktig grundsats, hvars uteslutande kunde föränleda missförstånd, böra i förslaget upptagas.

Då, vidkommande andra stycket i förevarande §, det ej kan vara meningen att ovilkorligen fritaga försäkringsgifvaren från skyldighet att ersätta skada genom röta, rost o. d., som härrör af annan orsak än fartygets ålder, har utskottet ansett ordet »röta», såsom möjligen missledande och för öfrigt hänförligt endast till träfartyg, böra utgå.

257 §.

Huru vida ett fartyg är »värdt att iståndsättas» eller icke, är en fråga, hvars besvarande i hög grad är beroende af besigtningsemännens fria skön och ofta torde utfalla olika allt efter som den ses från försäkringsgifvarens eller från försäkringstagarens synpunkt. Utskottet har derföre ansett jemväl den fastare regeln i 259 § sjölagen, hvilken föranleder ett mera objektivt bedömande, böra upptagas på det sätt, att försäkringstagaren berättigas abandonera fartyget *ej blott* när detta förklarats icke vara iståndsättligt, *utan äfven* när skadan derå finnes uppgå till trefjedjedelar af försäkringsvärdet.

260 §.

Den vidtagna ändringen är föranledd af utskottets förslag rörande 257 §.

261 §.

Kongl. Maj:ts förslag, likasom 263 § sjölagen, medgifver för det fall, 258 § i Kongl. förslaget omförmäler, en försäkringstagare, som försutit rätten att abandonera det försäkrade föremålet, den mindre förmån att kunna fordra ersättning såsom för totalförlust mot skyldighet att, om föremålet kommer till rätta, på yrkande af försäkringsgifvaren återbära försäkringssumman med ränta. Grunden till denna eftergift är, att utan densamma försäkringstagaren i de flesta fall skulle med abandonrätten förlora *all rätt* till ersättning. Men samma skäl talar för att utsträcka bestämmelsen till det fall, 259 § afser: föremålet är borta, skada derå kan ej uppskattas, dess vidare öden förblifva i de flesta fall för försäkringstagaren obekanta och med möjligheten att bevisa annan skada än den, som består i att fartyget är undandraget hans förfogande, är äfven utsigten att någonsin få förlusten ersatt så godt som ingen.

Utskottet har därför ansett sig böra föreslå den ändring, att §:ns andra stycke kommer att omfatta äfven de fall, 259 § afser.

264 §.

Om båda parterna uti en försäkringstvist enas om att anse de i 214 § föreskrifna kungörelser eller någon af dem icke erfordras och förklarar sig kunna ty förutan bevaka sin rätt, har utskottet trots den med kungörandet förenade kostnad och tidsutdrägt kunna undvikas.

Utskottet föreslår derföre, att i sådant fall kungörelse ej bör utfärdas; och har utskottet derjemte i 264 § intagit föreskrift, huru i sådant fall den tid, inom hvilken dispachören bör hafva dispachen färdig, skall beräknas.

283 §.

Enligt Kongl. Maj:ts förslag skall preskriptionstiden för fordran å ersättning för bortkommet eller skadadt gods räknas *från det godset lossades*. Utskottet har föreslagit, att detta uttryck utbytes mot orden *»efter slutad lossning»*, hvilka ord synas bättre uttrycka meningen.

287 §.

Med anledning af den ändring af 39 §, som utskottet föreslagit, hafva orden »eller underlåter — — 39 § sägs» bort uteslutas.

289 §.

För att bringa § till öfverensstämmelse med 47 § hafva framför orden »i förvar» inskjutits orden »eller passagerare.»

290 §.

Då det syntes utskottet mindre lämpligt att, såsom här skett, inom en strafflatitud sammanföra uppsåtligt brott och försummelse, har utskottet föreslagit sådan förändring, att högsta straff för befälhafvare, som gör sig skyldig till grof försummelse vid fullgörande af honom enligt denna lag åliggande pligt att bevaka annans rätt, varder bestämdt till fängelse i ett år eller samma straffmaximum, som förekommer i 292 §.

294 §.

Om genom uraktlåtenhet, som här belägges med straff, menniskolif spilles eller annan synnerlig skada vållas, kunna omständigheterna vara sådana, att fängelse är ett alltför ringa straff; och då det synes ovisst, huru vida i dylikt fall högre straff enligt allmän lag kan följa, har utskottet föreslagit det tillägg, att, der omständigheterna äro synnerligen försvarande, straffet må kunna stiga till högst två års straffarbete.

302 §.

Här måste skiljas mellan två till karakteren skilda brott; straffet måste blifva olika allt efter som sjömannen handlat allenast af straffvärdt lätt-sinne eller af argt uppsåt, såsom om han i komplott med befraktare mot bättre vetande framställer sin begäran om besigtning i syfte att fördröja fartygets resa och såmedelst förskaffa befraktaren tillfälle att blifva qvitt certepartiet, åtkomma ett deri utfäst vite eller dylikt. I förra fallet synes förseelsen böra kunna försonas med böter eller fängelse i högst två må-

nader. Har deremot sjömannen handlat i afsigt att bereda sig eller annan nytta eller att göra skada, synes gerningen böra beläggas med vida högre straff, och utskottet har därför föreslagit, att i sådant fall må till straffarbete i högst två år dömas.

313, 314, 326, 329 och 330 §§.

Rörande de brister, komitén funnit vidlåda sjölagens stadganden angående handläggning af dispachemål, och de reformer, som komitén ansett sig böra härutinnan föreslå, yttrar komitén (motiv sidd. 213—216) följande:

»Hvad angår dispachemålen, har komitén ofvan antydt, att dessas undandragande från domstolsbehandling måste anses vara ett missförhållande, som kräfver rättelse. Denna egendomliga behandling infördes genom nu gällande sjölag, ehuru visserligen äfven förut dessa mål intogo en undantagsställning. Genom Kongl. försäkrings- och haveristadgan den 2 okt. 1750 hade nemligen för »alla inom Sverige och dess underliggande provinser slutne försäkrings- och haverimål» upprättats en specialdomstol — den s. k. sjöförsäkringsöfverrätten — och anordnats ett särskildt rättegångsförfarande. I alla dylika mål skulle först dispachör, derest sådan funnes i orten, verkställa utredning och upprätta en dispacheberäkning, »på det skadeståndet deraf egentligen pröfvas må.» Funnes ej dispachör att tillgå, eller nöjdes ej parterne åt hans uträkning, borde tvisten hänskjutas till gode män, af hvilka parterne egde utse två å hvardera sidan. Kunde icke åtminstone tre af desse förena sig om ett gemensamt slut, eller nöjdes icke part åt deras beslut, skulle saken hänskjutas till försäkringsöfverrätten. Denna domstol hade sitt säte i Stockholm och bestod af 13 ledamöter: 2 af svea hofrätt, 3 af kommerskollegium, 2 amiralitetsofficerare, 2 magistratspersoner, som varit handlande, samt 4 i utrikes handel och sjöfart förfarne köpmän. Rätten afgjorde saken »summario processu», och mot dess dom tilläts intet vad eller revisionssökande.

Såsom skäl för försäkringsöfverrättens afskaffande angifva motiven till sjölagen, »att dels den nyare lagstiftningen i Sverige i allmänhet sökt att föra alla mål under de vanliga domstolarne, dels i synnerhet denna rätt, genom det ringa antal mål, som dragas under dess pröfning, visat sig i det närmaste öfverflödig.» Att den nya lagen icke återförde dessa mål »under de vanliga domstolarne», är förut framhållet, likasom att komitén ansett en verklig rättskipning äfven i dessa mål böra beredas. Att emellertid utan vidare förlägga dessa mål till de vanliga domstolarne och låta dem behandlas i den för sjörättsmål i allmänhet stadgade ordning, torde icke finnas lämpligt. 1877 års sjölagskomité hade, på sätt dess betänkande ut-

visar, föreslagit en sådan åtgärd; men i en vid samma betänkande fogad reservation uttalades häremot betänkligheter, hvilka delats af flertalet af de sakkunniga myndigheter, som öfver bemälda komités förslag afgifvit yttranden, och hvilka komiterade för sin del finna afgörande. För de i dessa mål intresserade är behofvet af ett *skyndsamt* slutligt afgörande otvifvelaktigt det främsta; de ofta betydliga belopp, som omtvistas, äro afsedda för nya företag, hvilka icke utan olägenhet länge kunna anstå; de summor, som skola af försäkringsgifvarne gäldas — äfven haveriutredningarne äro oftast endast uppgörelser mellan de särskilde försäkringsgifvarne — ega de i sin ordning fördra ersatta af reassuradörer, eller ock skola beloppen, såsom vid ömsesidiga assuransföreningar, på flere intressenter fördelas — allt förhållanden, som kräfva ett snart *definitivt* afgörande. Hänvisade man dispachmålen till den vanliga domstolsvägen, skulle sådant säkerligen föranleda, att i försäkringsaftalen komme att regelbundet intagas förbehåll om uppkommande tvisters ovilkorliga hänskjutande till skiljemän — en utväg, hvilken lagstiftaren lika litet bör framtvinga som föreskrifva.

Vill man därför bereda dessa mål judiciel behandling, måste särskilda anordningar vidtagas för att befordra dennas skyndsamhet. I öfverensstämmelse med den äldre rätten har komitén ansett nödvändigt att för dessa mål inskränka instansernas antal. Redan föreskriften, att målen skola undergå utredning af dispachör, som har att meddela yttrande, synes skärligen kunna föranleda ett inskränkande af domstolspröfningen i dessa fall. Väl är för närvarande behörighet att utöfva domareembete icke kompetensvilkor för beklädande af dispachörsbefattning; men med afseende på beskaffenheten af den pröfning, som äligger dispachören, måste komitén beteckna detta såsom ett missförhållande, hvars afhjelpande det väl icke tillkommer komitén att föreslå, men som genom föreskrift i administrativ väg lätt nog lärer kunna undanrödjjas. Under sådan förutsättning kan dispachörens handläggning med skäl fullt likställas med vanliga målspröfning i första instans, och således, enligt grunderna för vår gällande rättegångsordning, något behof af mer än *två* verkliga domstolsinstanser icke sägas vara för handen. Hvilken af de vanliga instanserna uteslutes från dessa måls handläggning, kan visserligen synas vara af mindre betydelse; men då dels med afseende på de viktiga rättsgrundsatser, hvilka här ofta nog komma till användning, den högsta instansens pröfning icke torde böra saknas, dels också med hänsyn till parternes bekvämlighet målets handläggning vid rådstufvurätt erbjuder ett väsentligt företräde framför dess omedelbara upptagande i öfverrätt, har komitén trott instanserna böra blifva rådstufvurätt och Kongl. Maj:t. För att emellertid åt rådstufvurättspröfning gifva största möjliga säkerhet och sålunda i viss mån äfven bereda

en ersättning för det minskade antalet instanser har det ansetts lämpligt, att rätten, när dylika mål förekomma till handläggning, förstärkes med ett speciellt sakkunnigt element. Den sakkunskap, som för dessa mål afses, är icke den rent tekniska insigten i navigation och sjöväsende i allmänhet, och komitéen har därför ansett denna anordning böra vara oberoende af de åtgärder, som för beredande af dylik sakkunnig medverkan i andra fall kunna erfordras. Den föreslagna anordningen har för öfrigt syntes så lätt verkställbar, att från denna synpunkt betänklighet deremot icke lär kunna möta, och den har i sådant hänseende företrädre framför upprättande af en speciel öfverrätt enligt den äldre lagstiftningens mönster. Att något tillkallande af sakkunnige vid målens behandling i högsta domstolen icke ifrågasatts, lärer hvarken från principiell eller rent praktisk synpunkt böra möta betänklighet.

Hvad angår proceduren i här ifrågavarande mål, skulle denna i öfverensstämmelse med gällande rätt och i enlighet med dessa måls särskilda beskaffenhet vara skriftlig, så att endast på grund af särskild begäran eller rättens beslut muntlig förhandling skulle ega rum. Till undvikande af onödig omgång och kostnad har det ansetts kunna öfverlätas åt rådstufvurättens ordförande att leda skriftvexlingen och meddela de förberedande beslut, som dervid kunna påkallas.

Äfven i ett annat hänseende afviker förslaget från nu gällande lag i detta ämne. Såsom ofvan anmärkts, är det enligt sjölagen icke alla försäkringstvister, som skola i särskild ordning handläggas. »Angår tvisten», heter det i motiven till sjölagen, »icke ersättningens belopp, utan om den bestämda summan skall gäldas eller icke, då upptages och handlägges målet som ett vanligt tvistemål. Är åter icke utredt, huru mycket som skall gäldas, blir målet först hänvisadt till dispachörs utredning». Såsom redan 1877 års komité anmärkt, är denna åtskilnad mellan frågan *huru vida* och frågan *huru mycket* i praxis fullkomligt ohållbar; med den senare frågan kombineras i allmänhet äfven den förra — det är icke möjligt att hålla dem åtskilda och hänvisa dem till olika slags pröfning. Huru omöjligt ett sådant särskiljande är och huru olika meningar om gränsens rätta uppdragande gifvas, framgår klart af Kongl. Maj:ts dom den 22 maj 1883 (ref. i Nytt Jurid. Arkiv, s. 176). Komitéen har därför ansett nödvändigt, att dylik tvist *i dess helhet*, utan hänsyn till deri ingående frågors olika beskaffenhet, underkastas enahanda förfarande. Och då komitéen ansett det vara olämpligt, att samma fråga, allt efter som den förekomme i sammanhang med en tvist om beloppet eller icke, skulle komma att olika behandlas i processuellt hänseende, har komitéen med återgående äfven härutinnan till den äldre lagstiftningen föreslagit en alldeles likartad behandling af

alla försäkringstvister och alltså, på sätt 265 § utvisar, för hvarje sådant fall föreskrifvit, att dispachörs utlåtande skall inhemtas.»

För ändrings sökande i rådstufvurätts utslag i dispachemål föreslog komitén ett besvärärförfarande, anordnad efter mönstret af det för egodelningsrättsärenden bestända. Genom att förlägga den förberedande skriftliga behandlingen till rådstufvurätten, ville man befria parterna från tvånget att anskaffa nytt ombud för talans bevakande hos Kongl. Maj:t, och genom föreskriften, att part sjelf borde efterhöra, huruvida utslaget öfverklagats, samt till rådstufvurätten ingifva sitt bemötande, undgick man nödvändigheten af kommunikation, som i dessa mål skulle vara förenad med synnerliga svårigheter.

Vid förslaget granskning i högsta domstolen yttrade dess fleste ledamöter, att om än giltighet icke kunde fränkännas de skäl, som anförts för dispachemålens öfverflyttande till domstolarne, denna öfverflyttning dock vore förenad med betänklighet i det afseende, att derigenom antalet mål, som fullföljdes till högsta instansen — hvilket antal redan nu vore så stort, som med en skyndsam handläggning af inkommande mål i denna instans vore förenligt — komme att antagligen icke obetydligt ökas. Vid sådant förhållande ansags det icke vara lämpligt att väsentligt lätta villkoren för rätten att i dessa mål söka Konungen. Funnes det af särskilda skäl nödigt att i fråga om dessa mål afvika från den vanliga instansordningen och medgifva omedelbar fullföljd från underrätt till Konungen, borde i allt fall föreskrifterna i 30 kap. rättegångsbalken, så vidt de anginge tvistemål, vinna tillämpning jemväl å dispachemålen.

Med anledning af hvad högsta domstolen sålunda anmärkt, och då det syntes vara förenadt med vissa svårigheter att till rådstufvurätt förlägga fullgörandet af de i 30 kap. rättegångsbalken stadgade s. k. prestanda, har i Kongl. Maj:ts förslag stadgats, att klagan öfver dispachörs utlåtande skulle anhängiggöras i hofrätt; vid hvilket förhållande komiténs förslag att för dispachemålens behandling förstärka domstolen med ett särskildt sakkunnigt element fått förfalla.

Efter sorgfällig pröfning af detta viktiga ämne har utskottet funnit sig icke kunna biträda Kongl. Maj:ts förslag i denna del. Den tidsutdrägt, som med anledning af målens stora antal för närvarande vidlåder rättegången i hofrätten, åtminstone i kongl. svea hofrätt, skulle på ett högst betänkligt sätt fördröja afgörandet af dispachemålen, i hvilka likväl, såsom komitén framhållit, skyndsamhet är i så hög grad af nöden. Lika med Kongl. Maj:t finner utskottet det icke kunna ifrågasättas att gifva särskilde sakkunnige ledamöter säte och stämma i hofrätten vid handläggning af dispachemål. Men sedan mera än 140 år tillbaka har, på sätt komiténs

redogörelse gifver vid handen, den praktiska sakkunskapens medverkan tagits i anspråk vid dessa måls bedömande. Att nu ersätta nämnden med en domstol, bestående endast af juridiskt bildade ledamöter, och sålunda frångå en häfdvunnen grundsats inom detta rättsområde, synes utskottet betänkligt. Visserligen kan, såsom herr statsrådet och chefen för justitiedepartementet i sitt yttrande till statsrådsprotokollet erinrat, hofrätten i händelse af behof inhemta sakkunnige mäns utlåtande. Men ett dylikt utlåtande kan aldrig fullt ersätta ett under domareansvar afgifvet votum; och för det afsedda ändamålet är det enligt utskottets tanke af högsta vikt, att de sakkunnige få tillfälle att omedelbart deltaga i målets utredning vid rätten.

Af dessa skäl har utskottet ansett den i kongl. propositionen valda utväg för beredande af judiciel behandling åt dessa mål icke kunna förordas. Å andra sidan har utskottet icke kunnat annat än till fulla vitsorda giltigheten af de skäl, som föranlett förslaget att ur vår rättegångsordning borttaga nu gällande egendomliga ordning för dessa måls behandling.

Den betänklighet, högsta domstolen uttalat mot den af komitén föreslagna anordning, grundade sig, såsom ofvan anförts, på farhågan för en allt för stark tillströmning af mål till högsta domstolen, derest dispachemålen finge fullföljas hos Konungen utan fullgörande af de för tvistemål i allmänhet stadgade vilkor. Utskottet vill icke i någon mån söka jäfva den principiella betänklighet, som sålunda uttalats. Utan tvifvel är det af högsta vikt att icke genom undantagsbestämmelser föranleda en sådan ökning af de till högsta instansen fullföljda saker, att derigenom målens afgörande i denna instans, hvilken redan nu är i synnerlig grad betungad, skulle oskäligt fördröjas. Utskottet har därför låtit sig angeläget vara att söka vinna en säker utgångspunkt för bedömande af frågan, hvilken tillökning i högsta domstolens arbetsbörda kan beräknas uppkomma derigenom, att ifrågavarande mål finge dit fullföljas. För sådant ändamål har utskottet från rådstufvurätterna i Stockholm, Göteborg och Hernösand — de enda, hos hvilka dispachemål kunna förekomma — infortrat och erhållit uppgifter å antalet af de vid nämnda domstolar under tioårsperioden 1881—1890 anhängiggjorda mål angående klander af dispache. Af dessa uppgifter framgår, att antalet utgjort:

hos Stockholms rådstufvurätt	26
» rådstufvurätten i Göteborg	8
» » i Hernösand	3

eller under 10 år tillhopa 37 mål,

motsvarande 3,7 mål om året. Högsta antalet förekom år 1886, då 7 mål anhänggjordes; minsta antalet 1881 och 1888, då hvarterda året allenast 1 dispache öfverklagades. Om än det må antagas, att, i händelse rättskipningen i dessa mål varder på ett mera tillfredsställande sätt ordnad, kländer af dispache kommer att ega rum i något större utsträckning än nu, bör a andra sidan icke förbises, att utan tvifvel i många fall talan mot rådstufvurättens utslag icke kommer att vidare fullföljas. Och det torde i följd deraf skäligen kunna förutsättas, att antalet dispachemål, som hos Konungen fullföljas, icke väsentligt kommer att öfverstiga antalet af de nu vid rådstufvurätt anhängiggjorda. Utskottet vågar därför antaga, att det af komitén föreslagna besväröfvarande i dispachemål icke skulle förorsaka någon afsevärd ökning af högsta domstolens göromål. För öfrigt synes det kunna med hänsyn till de betydliga belopp och de viktiga intressen, hvarom i dessa mål vanligen är fråga, kunna dragas i tvifvel, huruvida nödvändigheten för klaganden att nedsätta revisionsskillning och fullgöra prestanda skulle i nämnvärd mån verka återhållande.

Vid öfvervägande häraf och då sjelfva grundtanken — att göra rådstufvurätt, förstärkt med sakkunnige ledamöter, till första domstol i dispachemål — icke rönt någon gensaga vare sig hos högsta domstolen eller hos Kongl. Maj:t, och då högsta domstolen ej heller afstyrkt komiténs förslag derom, att talan mot rådstufvurättens utslag borde få fullföljas omedelbart hos Konungen, har utskottet ansett sig böra förorda återupptagande af komiténs förslag. Enligt utskottets tanke har den för dispachemålen sålunda afsedda undantagsställning i fråga om instansordningen giltig grund i den särskilda anordning, som här likasom i skiftesmål eger rum, med föregående utredning och pröfning af sakkunnig person, hvilkens handläggning af målet väl kan anses ersätta en domstolsinstans. Någon utsträckning af sålunda antagna grundsats till andra mål kan därför enligt utskottets mening icke skäligen ifragasättas.

I fråga om detaljerna hänvisar utskottet till komiténs motivering och inskränker sig här till att i korthet angifva de punkter, der utskottets förslag afviker från komiténs, samt skälen för dessa afvikelser.

I affattningen af 314 § 2 mom., som motsvarar 316 § i komiténs förslag, har gjorts sådan jemkning, att det tydligen framgår, att val af sakkunnige ledamöter skall förrättas endast i de städer, der dispachör finnes. — Då enligt 7 § i kongl. förordningen om kommunalstyrelse i stad stadsfullmäktige skola finnas i de tre städer, vid hvilkas rådstufvurätter dispachemål enligt 326 § kunna förekomma, och då dispachör ej torde komma att tillsättas i stad med mindre än 3,000 invånare, har utskottet ansett föreskriften om valets förrättande af allmän rådstuga i stad, der stadsfullmäktige

ej finnas, kunna utgå. — I momentets andra stycke har, med anledning af en inom högsta domstolen gjord erinran, angifvits den grund, rätten har att följa vid bedömande af frågan, om ersättning skall gäldas af endera parten eller af parterna gemensamt.

I 329 § hafva sammanförts stadgandena i komitéförslagets 323 och 324 §§; dock har utskottet, i öfverensstämmelse med en af högsta domstolen framställd anmärkning, uteslutit bestämmelserna i 323 § 2 st. i komiténs förslag om rätt för part, som å inställeledagen uteblifvit, att, der han visar laga förfall, få ny tid sig förelagd; hvaremot utskottet i 329 § 3 mom. tillagt ett inom högsta domstolen föreslaget stadgande om skyldighet för rådstufvurätten att meddela fullständig besvärshänvisning.

För att förebygga den missuppfattning, att, om käranden försummat att vid sin inlaga foga den klandrade utredningen och de handlingar han åberopat, dispachen skulle vara att anse såsom icke öfverklagad i behörig ordning och förty lagakraftvunnen, har utskottet vidtagit en ändring i ordställningen.

Enligt komiténs, härutinnan med 305 § sjölagen öfverensstämmande förslag skulle det tillhöra rättens ordförande att bestämma dels den tid, inom hvilken svaranden har att ingifva sitt svar, dels ock tid, inom hvilken part, som vill blifva muntligen hörd eller få vittnen i saken afhörda, har att sådant anmäla. Det har synts utskottet leda till förenkling af förfarandet och sannolikt äfven till någon tidsbesparing att i stället i lagen utsätta bestämd, från inställeledagen räknad tid ej mindre för svaromåls afgifvande än äfven för framställande af begäran om muntligt förhör. Deremot har det icke ansetts nödigt eller ens lämpligt att i fråga om tid för begärande af vittnesförhör här meddela någon från den allmänna rättegångsordningen afvikande föreskrift.

Varder muntligt förhör begärdt, kommer målet derefter att behandlas i samma ordning som andra civila mål, och i fråga om tiden för utslaget afsägende gäller då kongl. förordningen den 30 oktober 1866; men för den händelse förhör ej begäres, tarfväs föreskrift, huru dagen för utslagets afkunnande skall parterne tillkännagifvas. Utskottet har i sådant afseende föreslagit, att, så snart det är afgjort, att förhör ej ifrågakommer, rätten ofördröjligen skall genom anslag å dess dörr tillkännagifva dag för utslags meddelande.

I *öfvergångsstadgandet* har utskottet infört ett tillägg rörande tiden för de val, som enligt 314 § skola för nästkommande år förrättas.

På grund af hvad utskottet sålunda anført, får utskottet härmed vördsammt hemställa,

1:o

att Riksdagen, med förklarande att Kongl. Maj:ts förslag till sjölag icke kan oförändradt antagas, ville för sin del besluta en *Sjölag* af den lydelse, *bilagan A* till detta betänkande utvisar.

Vid Kongl. Maj:ts förslag till *lag innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd* har utskottet ej funnit anledning till anmärkning.

Emellertid har under diskussionen inom utskottet angående detta lagförslag påpekats, att den nuvarande lagstiftningen i detta ämne vore så till vida ofullständig, att föreskrift saknades derom, att anteckning skall hos tullkammaren ske om märken och andra kännetecken, hvarigenom godset må kunna identifieras, så ock derom, att de kungörelser, hvilka om bergningen utfärdas, skola innehålla uppgift å dessa märken eller andra kännetecken. Saknaden af dylika uppgifter gör det uppenbarligen svårt om ej omöjligt för godsets egare att göra sin rätt gällande, helst om godset, till följd deraf, att det ej kunnat vårdas utan fara för försämring, blifvit försåldt. Men då den anmärkta ofullständigheten i gällande föreskrifter syns kunna och böra i administrativ väg afhjelpas, har utskottet ansett sig böra föreslå, att Riksdagen genom skrifvelse till Kongl. Maj:t fäster uppmärksamheten på detta ämne.

Utskottet hemställer alltså:

2:o

att Riksdagen ville för sin del besluta en med Kongl. Maj:ts förslag i ämnet öfverensstämmande *lag, innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd*, af den lydelse, *bilagan B* till detta betänkande utvisar; och

3:o

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse till Kongl. Maj:t anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t i nåder tillse, att föreskrift utfärdas ej mindre derom, att när sjöfynd hos vederbörande tjänsteman angifves, anteckning skall af denne göras om märken och andra kännetecken, hvarigenom godset må kunna af egaren igenkännas, än äfven

derom, att uppgift å dylika märken eller kännetecken skall intagas i den kungörelse, som utfärdas om bergningen.

Vid Kongl. Maj:ts förslag till lagar om ändringar i *handelsbalken* och *utsökningslagen* har utskottet ej funnit något att erinra, hvadan utskottet hemställer:

4:o.

att Riksdagen ville för sin del besluta en med Kongl. Maj:ts förslag i ämnet öfverensstämmande *lag angående ändring af 2, 5 och 7 §§ 17 kap. handelsbalken af den lydelse, bilagan C till detta betänkande utvisar; och*

5:o.

att Riksdagen ville för sin del besluta en med Kongl. Maj:ts förslag i ämnet öfverensstämmande *lag angående ändring af 71, 73, 89, 90, 117, 118 och 119 §§ utsökningslagen af den lydelse, bilagan D till detta betänkande utvisar.*

Af den anledning, att Kongl. Maj:ts förslag till lag om vissa ändringar i *konkurslagen* afser, bland andra, dess 13 §, har herr *A. Olssons* i Ornakärr motion, n:o 70, om ändrad lydelse af samma §, blifvit, ehuru icke berörande sjölagen, till särskilda utskottets handläggning öfverlemnad.

I denna motion omförmäles, hurusom ifrågavarande §, i hvad den angår fast egendom, som före början af gäldenärs konkurs utnåtts för oin-tecknad gäld, blifvit föremål för olika tolkningar. Såsom exempel härpå anför motionären *å ena sidan*, att, efter det öfverståhållare embetet genom utslag den 21 oktober 1885 sig yttrat och, enär den fastighet, hvarom frågavore, blifvit tagen i mät, utmättningsförrättningen vunnit laga kraft och kungörelse om auktion utfärdats, innan fastighetsegarens konkurs tagit sin början, samt ifrågavarande § icke medgäfvit konungens befallningshafvande att upphöra att taga befattning med utnätt egendom i annat fall, än då lös egendom blifvit före konkursens början utmätt, men ej försäld, förordnat att, utan afseende å ett af gode männen i konkursen framställt yrkande om

auktionens inställande, densamma komme att försiggå; samt kongl. svea hofrätt enligt utslag den 17 december 1885 funnit skäl icke vara anfördt ledande till ändring i öfverståhållare embetets utslag, Kongl. Maj:t genom utslag den 3 september 1886 förklarar sig finna skäl icke vara anfördt, som i hofrättens utslag kunde verka ändring.

A andra sidan har kongl. hofrätten öfver Skåne och Blekinge genom ett den 17 december 1889 meddeladt utslag uttalat den uppfattning, att, när fastighet blifvit utmätt för ointecknad fordran, öfverexekutor icke mot stadgandet i förevarande § eger att efter början af fastighetsegarens konkurs taga vidare befattning med egendomen.

De sålunda yppade olika meningarne har föranledt motionären att hos Riksdagen göra framställning om ett förtydligande. I sådant afseende yttrar motionären:

»Beträffande sättet för ändringens vinnande finnas tvenne utvägar, den ena att nyssnämnda § i konkurslagen ändrades i den riktning, högsta domstolens prejudikat af 1886 går, och den andra i den riktning hofrätten öfver Skåne och Blekinge i sitt domslut af 1889 fastställt. Icke blott den omständigheten, att det senare domslutet är af nyare datum, utan äfven för att vid inträffande konkurser få en likartad behandling af boets tillhörigheter, vare sig dessa bestå af fast eller lös egendom, den der före konkursens början blifvit utmätt, anser jag den mening hofrätten öfver Skåne och Blekinge uttalat vara att föredraga framför den af högsta domstolen uttalade, och tillåter jag mig alltså föreslå, att Riksdagen beslutar, att 13 § i konkurslagen af den 18 september 1862 måtte erhålla ungefärligen följande förändrade lydelse:

Hvad efter konkursens början i utsökningsmål mot gäldenären göres vare utan all verkan i konkurs-saken, der ej intecknings- eller panthafvare yrkar försäljning af egendom, hvari han förmånsrätt till betalning eger. Är före konkursens början fastighet för icke förmånsrättsegande fordran eller lös egendom utmätt, men ej försäld, upphøre konungens befallningshafvandes eller utnämningsmans befattning dermed.

Skulle dock den af högsta domstolen uttalade meningen anses vara att föredraga, vill jag tillkännagifva, att, om ofta nämnda § undergår ändring i denna riktning, jag äfven kan finna mig tillfredsställd dermed, emedan, som jag förut anmärkt, hufvudsaken är att få tydlig och bestämd lag gifven i detta fall till eganderättens betryggaende.»

Utskottet finner väl de af motionären åberopade omständigheter gifva vid handen, att en förändring af ifrågavarande § i förtydligande syfte erfordras, men då Riksdagens beslut härom torde böra föregås af en närmare undersökning, hvilken lösning af frågan må anses öfverensstämma

med lagstiftningen i öfrigt, har utskottet ansett motionen icke för närvarande böra till annan Riksdagens åtgärd föranleda, än att Riksdagen genom en skrifvelse underställer ämnet Kongl. Maj:ts pröfning.

Kongl. Maj:ts förslag till lag angående ändring i konkurslagen har ej gifvit anledning till någon erinran.

Utskottet hemställer alltså:

6:o.

att Riksdagen ville för sin del besluta en med Kongl. Maj:ts förslag i ämnet öfverensstämmande lag angående ändring af 13, 51, 54 och 90 §§ konkurslagen af den lydelse, bilagan E till detta betänkande utvisar; och

7:o.

att Riksdagen ville i underdånig skrifvelse anhålla, det täcktes Kongl. Maj:t låta utarbета och för Riksdagen framlägga förslag till sådan ändring af 13 § konkurslagen, att deraf kommer att framgå, huruvida, der fast egendom blifvit före början af egarens konkurs för ointecknad gäld utmätt men ej försäld, öfverexekutors eller utmätningmans befattning dermed skall upphöra.

Stockholm den 20 april 1891.

På särskilda utskottets vägnar:

AXEL BERGSTRÖM.

Reservationer:

af herr *O. A. Brodin*: »Jag delar obetingadt den åsigt, som vid granskning af förevarande lagförslag uttalats inom högsta domstolen, att man icke bör ändra eller omskapa bestående lagar utan att verkligt behof rättfärdigar en sådan åtgärd. I afseende härå förekommer, att den komité, som uppjort förslaget, uttalat såsom sin uppfattning, att anledningen till det uppdrag, komitén erhållit, mindre varit behofvet att afhjelpa bristfälligheter i gällande sjölagstiftning, än önskan att ytterligare utvidga området för den gemensamma skandinaviska lagstiftningen. Det är också för en hvar, som sysselsatt sig med hithörande ämnen, uppenbart, att något tvingande behof icke förefunnits att företaga en fullständig omarbetning af den gällande sjölagen. Befintliga brister i densamma hade kunnat så småningom afhjelpas. Men, om man, för målet af en gemensam lagstiftning för de skandinaviska länderna på detta område, vill underkasta sig en fullständig omarbetning af en jemförelsevis så ny och på det hela taget så för våra förhållanden väl afpassad lag som vår gällande sjölag, så förefaller det mig påtagligt, att svenska Riksdagen icke bör fatta beslut härom, innan de öfriga länderna, för hvilka behofvet af en förändrad lagstiftning varit större än för oss, uttalat sig i frågan, och att åtminstone Norge, som i följd af sin vidt utsträckta rederihandtering har ett mycket större intresse af den ifrågavarande lagstiftningen, än som hos oss förefinnes, först uttalar sin åsigt, något, som särskildt torde vare lämpligt, emedan den vid granskningen af ett sådant förslag som det förevarande nödiga praktiska sakkunskapen torde förefinnas der i vida högre grad än hos oss.

Af hvad jag sålunda anfört följer, att jag är af den mening, att förslaget icke nu bör af Riksdagen antagas, men jag anser mig likväl böra framställa några anmärkningar dels rörande förslaget i dess helhet, dels rörande särskilda stadganden deri.

Hvad utskottets allmänna omdöme om förslaget beträffar, så kan jag ej biträda detsamma. En sjölag bör, enligt mitt förmenande, öfverensstämma med den allmänna sjörätten samt gällande praxis och på dessa

hufvudgrunder utarbetas i öfverensstämmelse med landets lagar. Dessa tvenne förstnämnda hufvudgrunder hafva ej alltid i förslaget tillerkänts den vigt, som enligt min åsigt varit önskvärd.

Jemför man nu gällande sjölag med föreliggande förslag, så framgår deraf, att sjölagen är otydlig i vissa §§, hvarförutom andra bestämmelser, såsom t. ex. vissa delar angående försäkring, ej öfverensstämma med nu gällande praxis. Förslaget är i många fall mycket tydligare affattadt än sjölagen, men de förtydliganden, som äro gjorda, gå i regel ut på att betydligt skärpa ansvaret för redare och befälhafvare, hvaremot befraktare och assuradörer erhålla fördelar af de föreslagna ändringarne.

Under 1887 var tillsatt en komité för utarbetande af förslag till ändringar i sjölagen, egnade att i möjligaste mån förekomma och inskränka olyckor till sjös. Denna komité yttrade då i sitt betänkande, sid. 21:

»Rederinäringen befinner sig icke i en sådan ställning, att densamma tål vid att ytterligare försvåras.»

Denna utsaga gäller ännu mera nu, då denna näring ytterligare gått till baka, så att till och med Riksdagen i skrifvelse till Kongl. Maj:t, daterad 14 maj 1888, anhöll, att Kongl. Maj:t behagade genom sakkunnige män låta undersöka den svenska sjöfartsnäringens tillstånd samt derefter förelägga Riksdagen de förslag, som af undersökningen kunde föranledas. Nämnda komité har äfven vitsordat den svenska sjöfartsnäringens tillbakagång samt »att den svenska lagstiftningen å sjöfarten lägger en mängd, delvis ganska dryga pålagor, hvilka icke hafva någon motsvarighet inom andra näringsgrenar». Komitén har äfven ansett sig böra föreslå seglationspremier till rederirörelsens uppmuntran.

Under dessa förhållanden synes det mig vara oklokt och obilligt att genom skärpta bestämmelser i sjölagen inskränka det ringa intresse, som nu finnes för idkande af rederi-handteringen.

§ 7. Stadgandet i denna § angående redares ansvar kan verka afskräckande för idkande af rederirörelse, i synnerhet i de fall, då befälhafvaren sjelf är redare, hvilket förekommer ganska ofta. Särskildt i dylika fall torde det mången gång blifva omöjligt att på grund af paragrafens ordalydelse bestämma, när den personliga ansvarigheten börjar eller slutar. Då rederirörelsen i och för sig är en mycket riskabel affär samt nutida fartyg ofta representera mycket stora kapital, synes det mig som det vore klokt och rättvist, att redares ansvar inskränktes till fartyg och frakt. Härigenom skulle äfven likställighet upprättas mellan enskilda rederier och rederier, grundade enligt aktiebolagslagen. Om paragrafen antages i dess föreslagna lydelse, blefve följden att för hvarje särskildt fartyg måste bildas ett aktiebolag för att derigenom få redare-ansvaret inskränkt till fartyg och

frakt. Att tvinga rederirörelsens bedrivande under denna form medför dock olägenheter, som måste skadligt inverka på dess utveckling.

§ 8. Gällande sjölag inskränker rederiets ansvar i allmänhet till hvad befälhafvaren och besättningen kunna förorsaka. I föreliggande § utsträcker denna ansvarighet äfven till andra, som förrätta skeppstjenst eller utföra arbete ombord. Härigenom blifver redaren ansvarig för hvad stufvare med deras folk samt lotsar kunna fela, ehuru det mången gång ej är redaren eller befälhafvaren medgifvet att välja dem. Ofta förekommer neanligen, att befraktaren förbehåller sig rättighet att bestänma, hvilken person som skall stufva fartyget. Hvad lotsar beträffar, nödgas äfven befälhafvaren i många länder, på grund af landets lagar, att antaga den första lots, som infinner sig. Att redarens ansvar utsträcker till dylika fall, synes vara obilligt.

§ 15. Föreskriften att redovisning skall afgifvas för kalenderår inom en månad efter dess utgång blir mången gång omöjligt att utföra. Sjölagens föreskrift, att dylik redovisning skall ske inom mars månads utgång, har deremot visat sig lämplig.

§ 18. I § 7 i sjölagen lyder motsvarande bestämmelse sålunda:

»Har delegare ej i beslutet om utgiften deltagit, ege han att, inom åtta dagar från erhållen kunskap om beslutet, sin lott i fartyget till öfrige delegare utan lösen afstå och dermed blifva från gäldande af nämnda utgift fri.» — — — — —

Då i sjölagsförslaget denna redarens abandonrätt blifvit inskränkt endast till de fall, då ny resa eller reparation efter slutad resa beslutes, så kan denna inskränkning i vissa fall betydligt föröka redarens förlust utöfver sjöegendomens värde. Redarens personliga ansvar ökas härigenom utöfver sjölagens bestämmelser.

§ 26. I denna § pålägges befälhafvaren allt ansvar för att fartyget är i sjövärdigt skick. Då befälhafvaren mången gång kommer ombord, sedan fartyget är lastadt och färdigt att afsegla, i hvilket fall det är honom omöjligt att öfvertyga sig om fartygets sjövärdighet, så synes som befälhafvarens ansvar borde vara begränsadt till vissa fall. Äfven med hänsyn till befälhafvarens beroende ställning af redaren vore önskligt, om redarens ansvar kunde framhållas, så att han, om felaktig, sjelf finge stånda ansvar.

§ 59. Befälhafvarens ersättningsskyldighet är enligt denna § oinskränkt. Enligt sjölagen ansvarar redaren för befälhafvarens förseelser i dylika fall med fartyg och frakt. Att befälhafvarens ansvar utsträcker utöfver denna begränsning torde vara oklokt.

§ 87. Denna §:s föreskrift kan hafva högst farliga följder för rederiet, om, såsom antagligt är, den kommer att missbrukas. Föreskriften att

de, som begärt besigtningen, skola ersätta kostnad och förlust, torde intet betyda, då i de flesta fall tillgång torde saknas, utan kommer hela förlusten på rederiet. Ansvarsbestämmelsen torde ej heller vara så afskräckande, att ej föreskriften kommer att missbrukas. För öfrigt är benämningen fullt »sjövärdigt skick» ett uttryck, som kan olika uppfattas och bedömas.

§ 116. Sista stycket afser ett särskildt fall af aftal och synes därför vara obehöfligt att i förslaget intagas. Det bör utgå, ty, om det bibehålles, kan det i vissa fall vid tillämpningen medföra orättvisa kostnader för rederier.

§ 133. Konnossement med nummer är en nyhet för såväl den skandinaviska som den allmänna sjörätten. Genom dess olikhet med allmänna sjörätten kan dess införande i vissa fall förorsaka kostnad och förlust och bör därför icke införas.

§ 136. Sista stycket bör utgå af samma skäl, som om motsvarande i § 116 är sagdt.

§ 246. Sista satsen: »Försummas det» etc. . . . bör utgå, då dess bibehållande skulle i en del fall, t. ex. vid ombordläggning, då kapten af oförstånd eller annan anledning ej vidtagit alla nödiga formaliteter, förorsaka att försäkringsgifvare kunde neka att utbetala försäkringsbeloppet.

§ 314. Angående klander af dispachemål bestämmer denna §, att sådana mål skola handläggas vid rådstufvurätt, hvarvid tre i handel och sjöfart kunnige och erfarne män hafva säte och stämma i rätten. Då dessa bisittare i rätten utses för hvarje år, är ej antagligt, att de kunna besitta den särskilda sakkunskap, som för vissa mål erfordras. Dessutom torde det blifva en högst betydlig tidsutdrägt, innan dylika mål kunna afgöras, då rättighet finnes att fullfölja dem till konungen. Det är deremot af största vigt att få dispachemål fortast möjligt afdömda.

Nuvarande sjölag föreskrifver, att dylika dispachemål skola slutligen afdömas af en nämnd af fem personer, hvaraf hvardera parten utse två, och dessa en ordförande, som skall vara lagkunnig. Denna institution synes vara att föredraga, ty vederbörande parter skola nemligen få tillfälle utse de personer, som kunna anses vara de sakkunnigaste i föreliggande tvist, hvarigenom fullständigaste utredning bör kunna åstadkommas. Då denna institution verkat till allmänt gagn under en lång följd af år, synes intet skäl förefinnas att frångå densamma.

I Kongl. Maj:ts proposition har en del ändringar vidtagits af komiterades förslag med anledning af högsta domstolens anmärkningar. En af dessa förändringar är uteslutande af in-teckningsrätt i fartyg. Dylik in-teckningsrätt har ej funnits i svensk lag, men är en af de viktigaste förändringar, som bort i lagen införas. Detta så mycket mer, som både det norska

och danska förslaget innehålla bestämmelser i detta afseende. Öfverensstämmelse i denna vigtiga del af de olika ländernas lagar har sålunda ej erhållits.

Följande §§ i sjölagen angående försäkring äro uteslutna i det föreliggande lagförslaget, nemligen 188, 195, 197—201, 203—205, 207, 208, 211—217, 220, 230, 233—243, 250—258, 265—267, 269—271 och 274.

Uteslutandet häraf har gjorts under förutsättning, att de svenska sjöförsäkringsbolagen skulle utarbeta en allmän sjöförsäkringsplan. Då i betraktande tages den ringa utveckling, sjöförsäkringsväsendet har i Sverige, och de arbetande sjöförsäkringsbolagens olika ståndpunkt samt obenägenhet för samarbete, synes vanskligt, om enighet kan uppnås för utarbetande af en allmän sjöförsäkringsplan. Äfven om det förutsättes, att enighet i detta afseende uppnås, är tydligt, att vederbörande skulle så tillgodose sina intressen, att försäkringstagarnes rätt skulle i möjligaste minsta mån tillgodoses. Då de uteslutna §§ innehålla hvad i försäkringsrätt var praxis vid sjölagens införande, så voro dessa §§:s föreskrifter i allmänhet grunden för försäkringsaftalen, och kunde allmänheten, som ej kan antagas vara fullt kunnig i försäkringsrätten, i sjölagen få upplysning om densamma. Att åtskilliga af dessa §§ ej nu öfverensstämma med under årens lopp ändrad praxis borde ej utgöra skäl för deras uteslutande, utan hade det väl varit riktigast att omarbota dessa §§ i öfverensstämmelse med nu gällande praxis.

Med dessa anmärkingar har jag egentligen velat visa, att åsigterna om det nu framlagda förslagens företräden framför nu gällande lag kunna vara delade.

På grund af hvad jag sålunda anfört har jag ansett, att utskottet bort tillstyrka

att Kongl. Maj:ts ifrågavarande proposition icke måtte af Riksdagen antagas.»

af herr *P. Pehrsson i Norrsund.*

Af herr *O. Melin:* »Då jag härmed anmäler min reservation emot det slut, hvartill utskottet kommit, såväl som emot dess motivering, sker detta på följande grunder:

att något egentligt behof af ny sjölag, specielt för Sverige, ej förefinnes. För denna min åsigt har jag ett kraftigt stöd uti komitébetänkandet af den 22 februari 1887, deruti det å sid. V heter: »Med afseende å innehållet i Eders Kongl. Maj:ts ofvanåberopade nädiga bref den 24 november 1882 har komitén antagit att, om än yrkanden — såsom vid 1882 års riksdag — framkommit om revision af 1864 års sjölag, det komitén lemnade

uppdrag likväl närmast föranledts, mindre af behovet att afhjelpa förefintliga bristfälligheter i gällande sjölagstiftning, än af önskan att genom fortskridande på den väg, för hvilken Riksdagen i sin underdåniga skrifvelse den 9 maj 1876 uttalat sig, ytterligare utvidga området för den gemensamma handelslagstiftningen. Komitéen har därför ansett det vara sin förnämsta uppgift att söka vinna öfverensstämmelse med de norska och danska förslagen; i följd hvaraf komitéen, der sådant varit förenligt med skyldig hänsyn till de i Sverige bestående institutioner, till gällande svensk rätt inom områden som komitéen icke haft att bearbeta och till svensk lagstiftnings allmänna principer, trott sig kunna och böra lämpa föreslagna bestämmelser efter de åsikter, som omfattats af flertalet bland de samlade komitéernas medlemmar, äfven om det en eller annan gång kunnat inträffa, att den svenska komitéen i sin helhet eller en eller annan af dess medlemmar skulle hafva föredragit en annan lösning af ett föreliggande spörsmål.»

Ett lika godt stöd finner jag uti det yttrande, som afgafs af justitierådet Glinstedt vid högsta domstolens sammanträde den 12 april 1889, då komitérades förslag granskades, tillika med utlåtande från kongl. kommerskollegium och handels- och sjöfartsnämnder, hvilket yttrande lydde som följer: »Efter nu afslutad granskning framställer sig frågan om någon ny sjölag är af verkligt behof påkallad, eller om åtminstone den föreslagna nya lagen innefattar väsentlig förbättring i nu gällande lag. Det förra alternativet i denna fråga synes, om än indirekt, nekande besvaradt af den svenska komitéen, som i sin underdåniga skrifvelse vid aflemnande af förslaget uttalar såsom sin uppfattning, att det komitéen meddelade uppdrag torde närmast vara föranledt mindre af behovet att afhjelpa förefintliga bristfälligheter i gällande sjölagstiftning, än af önskan att ytterligare utvidga området för den gemensamma skandinaviska lagstiftningen; och den mängd af anmärkningar, som inom högsta domstolen blifvit gjorda emot detta förslag, men icke drabba gällande sjölag, utmärka åtminstone icke, att ej åsigtarna i fråga om detta förslags företråde kunna vara delade. Då nu icke med en sund lagstiftningspolitik är förenligt att utan visadt behof upphäfva en redan befintlig lag för att utbytas emot en annan, som icke afgjort finnes vara i väsentligaste delar bättre, synes från svensk rättssynpunkt — den enda, hvarifrån förslaget här inom högsta domstolen är att tagas i betraktande — icke kunna tillstyrkas, att det granskade förslaget, äfven om flera eller färre af de gjorda anmärkningarne komme att till någon ändring föranleda, må varda till lag antaget.» Denna sin åsigt vidhöll justitierådet Glinstedt vid ärendets behandling i statsrådet den 23 sistlidne januari, då han återopade sitt vid förslagets granskning i högsta domstolen afgifna yttrande.

att någon nödvändighet för frågans afgörande af denna Riksdag ej förefinnes, alldenstund lagförslaget ej ännu förekommit till behandling i Danmarks och Norges representantförsamlingar.

Den af komitéen här ofvan omnämnda förnämsta uppgiften, att söka vinna öfverensstämmelse med de danska och norska förslagen, kan, som man beräknat, nu ej vinnas, alldenstund lagförslaget ej blef behandladt i danska riksdagen, som slutade i början af denna månad, och ej heller kan det i år blifva lag i Norge, då förslaget ännu ej för ett par dagar sedan var inkommet till stortinget. Skulle nu svenska Riksdagen antaga förslaget, kan följden deraf blifva, att en lag här antoges, som möjligen sedan förkastades af grannländernas representationer och en sådan utgång böra vi ej riskera, i synnerhet som det hufvudsakligen varit med hänsyn till öfverensstämmelse i lagstiftningen som förslaget framkommit.

att vår nu gällande sjölag, ej äldre än sedan 1864, är i många afseenden att föredraga framför nu framlagda förslag.

Densamma kan lätt förses med behöfliga tillägg för att tillgodose möjligen berättigade anspråk med afseende å skärpta bestämmelser i synnerhet rörande undersökning af inträffande sjöolyckor. Samma lag är enklare uppställd och således lättare att förstås af dem, som äro ovana i lagtolkning — jemför t. ex. § 12 sjölagen, som upptar några bestämda paragrafer (7 st.) såsom undantag från redares personliga ansvar, då förslaget bestämmer i § 7, att »redare svare personligen, der ej i denna lag annorlunda stadgas», hvaraf följer, att lagens noggranna instuderande måste förutsättas, innan § 7 kan till fullo begripas.

I samma anda uttalar sig handels- och sjöfartsnämnden i Göteborg uti sitt utlåtande af den ²¹/₉ 1887, hvori det heter: »Ovisst torde vara, huruvida förslaget uppfyller de kraf på enkelhet och klarhet eller, med ett ord sagdt, lättfattlighet, som åtminstone af handels och sjöfartens representanter måste ställas företrädesvis på en sjölag, hvilken skall vara rättensnöre för och tillämpas af en mängd personer, såsom sjökaptener, styrmän, köpmän, mäklare, konsularagenter m. fl., hvilka icke förvärfvat juridisk bildning. Nämnden vill icke fördölja, att vid förslagets genomläsning det intryck gjort sig gällande, att 1864 års sjölag är, synnerligast för lekmän, enklare och lättfattligare än den nu föreslagna lagen, med dess många fina distinktioner och strängt genomförda systematisering af de olika ämnen. Vid flera §§ har nämnden stått spörjande och kunnat finna sig till rätta först efter förnyad genomläsning äfven af motiven.»

Redares och befälhafvares skyldigheter och ansvar äro ej i förslaget så rättvist fördelade, som sig bort. I loflig sträfvan efter att kunna finna botemedel emot utrustandet af sjöodugliga fartyg, har man förlagt så godt

som hela ansvaret på befälhafvaren och ej tillräckligt fäst afseende på, att denne i många fall ej kan bedöma beskaffenheten af det fartyg han emottager, huru det är utrustadt, särskildt i sådana fall, då han tillträder sin plats, sedan lasten intagits och redaren sjelf ombesörjt allt. Jemföres §§ 26 och 59 i förslaget, 40 och 49 sjölagen med 11 och 72 i den Norske søefartslov, skall man finna, att sistnämnda lag är mindre sträng än svenska lagarne, både den gällande och den föreslagna. Ett annat, kanske mera talande exempel på obilligheten af ifrågavarande stadganden, kan anföras, det fall, att en befälhafvare tillsättes inför konsul å utrikes ort — utan att hvarken hafva sett fartyget i förväg, eller deltagit i dess utrustning. Något ansvar på redaren bestämmer förslaget endast i § 292, derest han uppsätligen förledt befälhafvaren till viss förbrytelse. Beträffande befälhafvarens ansvar i händelse af sjöolycka, ställer nyss återopade 72 § i norska lagen åtminstone rimliga anspråk på befälhafvaren.

I förslaget har man genom åtskilliga ändringar och tillägg sökt förbättra gällande lag, särskildt med afseende å däckslast, lastning och lossning, men derigenom har endast åstadkomnits skyldighet för redare och befälhafvare att, med risk att eljest få vidkännas hela förlusten, se upp vid befraktningar, då i liknande fall, enligt lydelsen af gällande lag, det tillkommer befraktaren att vara uppmärksam, derest han vid en befraktning önskar göra vissa förbehåll. Gällande lags §§ 75 och 81 äro således att föredraga framför förslagets §§ 110, 116 och 136.

Uti förslagets 8 § har införts en ny bestämmelse, att rederiets ansvarighet för besättningens fel och försummelse utsträcker till arbetsmanskaf, som icke tillhör besättningen, och detta utan annan inskränkning, än att arbetet förrättas på uppdrag af rederi eller befälhafvare, samt att rederiet eger söka sitt åter af den, som skadan vållat. Jag finner detta stadgande farligt och kunna leda till oberäkneliga risker för rederiet.

Likaledes har i förslaget under § 31 upptagits en ny bestämmelse rörande förbud för befälhafvare att afvika från vanlig väg i och för bergning af annat fartyg eller af gods. Dessa föreskrifter synas vara allt för begränsade, och större förtroende böra lemnas till befälhafvarens omdöme.

I §§ 44 och 96 bör uttryckas, att manskapet skall vara skyldigt att, utan särskild ersättning, i utlandet arbeta på dagar, som der äro arbetsdagar, ehuru de i Sverige äro helgdagar — alltså orden: »eller andra här i riket brukliga helgdagar» utgå.

I § 87 bör ordet »halfva» utbytas mot » $\frac{3}{4}$ -delar» och derjemte stadgas, att detta flertal bland besättningen skall bestå af svenska undersåtar.

Uti det föregående har jag blott antydningssvis framhållit de brister, som jag fäst mig vid, men deraf framgår, enligt min förmening, att den

svenska rederinaringen skulle tillskyndas ej ringa skada genom antagande af vare sig Kongl. Maj:ts proposition eller utskottets förslag. Skall en lag stiftas, som berör så mångsidiga intressen, som förhållandet är med en sjölag, särskildt af internationel natur, så måste en grundligare granskning ske än hvad nu varit möjligt för utskottet.

Den tid af några veckor, som varit utskottets medlemmar beskärd för att granska detta vidlyftiga arbete, har naturligtvis ej uteslutande kunnat egnas deråt, utan många andra viktiga göromål ha derjemte måst skötas. Tiden har därför ej medgifvit, att som sig bort, grundligt studera äfven utlandets sjölagar, särskildt den norska. Jag vågar alltså påstå, att ett uppskof med afgörandet till ett kommande år ej kan vara annat än nyttigt för saken, och man bör ej förbise, att den tidningspolemik, som här i landet en längre tid pågått, tillika med frågans dryftning i enskilda kretsar af intresserade, ännu ej börjat i grannländerna, der frågan som sagdt ännu ej står på dagordningen, samt att vi af en sådan meningsbrytning i det land, der de största sjöfartsintressena finnas, endast kunna hafva nytta. Allt hvad vi förlora är ett års tid, och när det gäller ett lagförslag för en lång framtid, har förlusten af ett år ingen betydelse.

Göteborgs handels- och sjöfartsnämnd uttalar sig på ett ställe i sitt utlåtande som följer: »Det torde icke vara allt för djerft att påstå, att åtskilliga bestämmelser i sjölagsförslaget skulle hafva kommit att lyda annorlunda och mer lämpade efter svenska förhållanden, derest icke hänsynen till de båda öfriga nordiska rikena fått — en och annan gång må hända väl mycket — göra sig gällande.»

Att man i Norge hyser betänkligheter mot förslaget framgår bland annat deraf, att en samling redare och assuradörer, medlemmar af »Norsk Veritas» på ett möte, som hölls 1888 och då komiterades förslag granskades, har i viktiga punkter påvisat, att lagförslaget innehölle vissa för Norge nya bestämmelser, hvilka man ej ansåg lämpligt antaga blott för att få en gemensam skandinavisk sjölag och derigenom uppgifva en i norsk lag fastslagen princip, fördelaktigare för rederirörelsen.

Slutligen har jag att motsätta mig utskottets förslag om högsta domstolen som sista instans i dispachemål. Jag anser nemligen, att rådhusrätten, sedan den blifvit omorganiserad, enligt förslaget bör kunna vara fullt pålitlig för att utgöra enda instans, och derigenom den mycket tidsödande vägen till högsta domstolen kunna undvikas.

Af det nu sagda framgår, att jag yrkar afslag å såväl Kongl. Maj:ts proposition som å utskottets förslag.»

Af herr *A. M. Lundberg*: »Såsom motivering för det af utskottet genom sista delen af 2:dra stycket i 116 § beträffande kostnad för lastning af fartyg föreslagna stadgande, att, der icke viss lastningsplats aftalats, men fartyget är så djupgående, att det icke kan inkomma i den hamn befraktningsaftalet bestämmer, skall bortfraktaren bekosta godsets framförande till fartygets sida, har uppgifvits, att ett sådant stadgande vore i full öfverensstämmelse med de viktigaste utländska lagstiftningar eller gällande rätt i Norge, Tyskland, England och Frankrike samt, såsom utskottet synes vilja antaga, jemväl i Sverige, ehuru vår sjölag icke härutinnan bestämde något uttryckligt.

Med afseende, hära torde få anföras: att, på sätt jag uti reservation vid 1863 års riksdag upptagit, blifvit inom det särskilda utskottet, som då behandlade förslaget till 1864 års sjölag, förklaradt, att lagens 81 §, hvarigenom stadgas, att »der fraktaftalet ej annorlunda bestämmer, bäras kostnaden och äfventyret vid lastning af befraktaren, till dess godset blifvit till fartygets sida framfördt», afsåg lastning äfven å redd; att det år 1847 utgifna komitéförslag till sjölag uttryckligen innehöll, att, »skedde lastning eller lossning på öppen redd och vore ej annorledes i certepartiet stadgadt, droge befraktare eller lastemottagare kostnad och äfventyr för godsets forsling till och från bord»; att norska sjölagen af den 24 mars 1860 stadgar i 52 §, att, »forsaavidt icke anderledes ved Befragtingen er bestemt, er Befragteren forpligtet at levere Varerne ved Skibsbord for egen Regning och Risiko», och 62 § att, »er Skibet saa dyppaaende, at det ikke kan komme helt op til den Havn, paa hvilken Befragtingen lyder, bør Ladningen dog for Skibets Regning dertill frembringes med mindre enten er vedtaget i Befragtingen eller sedvansmæssigt, att den kan leveres paa et andet Sted»; att följaktligen skall enligt norska sjölagen, om ej annat vid befraktingen bestämts, befraktaren vidkännas kostnaden för lastning väl äfven å redd- och lossningskostnad icke, emot hvad på stället må vara sedvanligt, aläggas bortfraktare eller fartygsegare; att 562 och 594 art. i tyska sjölagen innehålla, att, såvida icke genom aftal eller särskildt stadgande för lastnings, eller lossningshamnen eller der bestående bruk annorledes är bestämdt, åligger det befraktaren att kostnadsfritt framföra godset till fartyget, men skola kostnaderna för inlastning i och utlastning ur fartyget af bortfraktaren samt alla öfriga lossningskostnader af lastemottagaren vidkännas; och att uti norska motiven till ifrågavarande komitéförslag anføres vid 116 §, dels att »i fransk Praxis har man densamme Regel, som her opstillet, for det Tilfælde, at Skibet er destineret til bestemt Havn, da Skepperen forutsættes kende dennes Tilstand», dels att i England synes de enkelte Havnes Coutume at være det afgjorende for hvor Skepperen er

pligtig til at bringe Godset frem, men en meget almindelig Certepartibetingelse er det, baade for Lastning og Lossning, at forbeholde »always afloat», kun der hvor Skibet kan flyde». Något bestämdt lagstadgande lærer följaktligen väl icke härutinnan finnas i Frankrike eller England.

Att, när genom befraktningsaftal viss plats (brygga, kaj) bestämts för lastens intagande, men fartyget är så djupgående, att det icke kan förläggas till den aftalade platsen, bortfraktaren ej kan fordra, att aflastaren skall lemna godset annanstädes eller bekosta detsamma framförande till fartygets sida, synes nog vara uppenbart, äfven om sjölagen derom icke innehölle stadgande; och torde sådant desto mindre vara nödvändigt, som något dylikt stadgande eller förklarande icke af utskottet föreslagits för det i åberopadt domstolsbeslut omnämnda fall, att ett fartyg icke kunde förläggas till aftalad plats därför, att denna förut upptagits af andra fartyg.

Då, beträffande sista delen af 2 st. i 116 §, utskottets förslag väl, med afseende å hvad ofvan anförts eller såvidt inom utskottet blifvit utredt, icke må kunna antagas öfverensstämma med något sådant ovilkorligt lagstadgande i något annat land samt, efter min uppfattning och kännedom om hvad benämnas hamn, nog skulle komma att medföra tvister och bör anses oriktigt, har jag, som i egenskap af suppleant tillstådesvarit vid utskottets förnyade beslut härutinnan, hemställt, att antingen, såsom förut af utskottsledamöter yrkats, berörda 2 stycke af 116 § finge utgå eller ock samma § måtte redigeras i enlighet med 562 art. af tyska sjölagen.

Rimligt kan väl icke vara, att, såsom i utskottets motivering antydes, föreslagna stadgandet borde antagas för att föranleda dertill, att i allmänhet skulle komma att uppgöras fraktaftal utaf motsatt innehåll med hvad en ny sjölag härutinnan bestämde. Huru borde stadgandet tillämpas i afseende å ställe, der någon egentlig hamn icke finnes eller när, såsom nog ofta på särskilda ställen vid vexlande vattendjup inträffar, en del af latsningen försigginge inne i hamnen och en del af lasten måste intagas utanför den eller å redd derinvid.

Befraktningsaftal rörande varors öfverförande emellan Sverige och England upprättas nog allmänare på så sätt, att deri bestämmes, att fartyg för lastning liksom lossning skall afgå till namngifvet ställe eller så nära derintill som fartyget kan ligga flott och säkert (»so near thereunto as the ship may safely get»). Vid hvarje ställe, der varuutförsel idkas, måste väl vanlig lastningsplats blifva beroende på härför begagnade fartygs djupgående.

Hvad angår 136 § rörande lossningskostnad, i afseende hvarå jag icke, liksom egentligen ej heller i öfrigt, deltagit i utskottets beslut, lærer det icke tillkomma mig att afgifva någon reservation.»

Bil. A.

Förslag

till

Sjölag.

Med upphäfvande af Sjölagen den 23 februari 1864 tillika med alla de särskilda stadganden, hvilka utgöra förklaring eller ändring af hvad nämnda lag innehåller eller tillägg deri, förordnas som följer:

Första kapitlet.

Om fartyg.

1 §.

Fartyg skall anses såsom svenskt, när det antingen till minst två tredjedelar eges af svenske undersåtar eller af svenske och norske undersåtar i förening, eller ock tillhör ett aktiebolag, hvars styrelse har sitt säte här i riket och består af aktieegare, de der äro svenske undersåtar. Hufvudredare skall alltid vara svensk undersåte och bosatt här i riket.

2 §.

Öfver alla svenska fartyg, hvilka äro afsedda att nyttjas till handels-sjöfart eller resandes forskaffande och ega en drägtighet af tjugu register-ton eller derutöfver, skall föras register, innehållande för hvarje sådant fartyg de uppgifter, som pröfvas nödiga för fartygets säkra urskiljande, så ock tillförlitlig upplysning angående eganderätten till fartyget; skoland, sedan fartyg i registret antecknats, derom utfärdas bevis, som bör åtfölja fartyget.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Huru fartygsregister skall vara inrättadt och registrering ske, derom gälle hvad af Konungen förordnas.

3 §.

Har den, för hvars räkning fartyg bygges, för byggnadens verkställande gifvit varfsegaren eller byggmästaren förskott af penningar eller byggnadsämnen, ege han, när afhandling derom upprättats, att densamma inteckna hos Magistraten i den stad, der byggnaden verkställles, eller, om byggnadsorten är belägen å landet, i närmaste stad.

4 §.

Fartygs egare åligge att bestämma den ort inom riket, hvilken skall vara fartygets hemort, samt att derom göra anmälan, om fartyget är sådant, som jemlikt 2 § skall införas i fartygsregistret, hos den myndighet, hvilken förer registret, men eljest hos Magistraten i den stad, som bestämts till hemort, eller, om hemorten är belägen å landet, hos kronofogden i orten. Angående hemorten skall för fartyg, hvilket bör införas i fartygsregistret, anteckning ske å det i 2 § omförmälda bevis men eljest utfärdas särskildt bevis af den myndighet, hos hvilken anmälan skett.

Har fartygs egare underlåtit att göra sådan anmälan, som nu är sagd, skall egarens eller, der fartyget tillhör ett rederi, hufvudredarens hemvist anses vara fartygets hemort; finnes ej hufvudredare, räknas för fartygets hemort den ort, der störste delegaren i fartyget eller, om flere ega de större men sig emellan lika lotterna, endera af samme delegare har sitt hemvist.

Fartygs egare åligge att bestämma den ort inom riket, hvilken skall vara fartygets hemort, samt att derom göra anmälan, om fartyget är sådant, som jemlikt 2 § skall införas i fartygsregistret, hos den myndighet, hvilken förer registret, men eljest hos Magistraten i den stad, som bestämts till hemort, eller, om hemorten är belägen å landet, hos kronofogden i orten. Angående hemorten skall för fartyg, hvilket bör införas i fartygsregistret, anteckning ske å det i 2 § omförmälda bevis, men eljest utfärdas särskildt bevis af den myndighet, hos hvilken anmälan skett.

Har fartygs egare underlåtit att göra sådan anmälan, som nu är sagd, *skall hans hemvist* anses vara fartygets hemort.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

5 §.

Ej må andel i fartyg utan samtliga delegares medgifvande öfverlätas till någon, som icke är svensk undersåte, derest till följd af sådan öfverlåtelse fartyget skulle upphöra att vara svenskt; sker det, vare öfverlåtelsen ogild, äfven om andelen blifvit såld efter utmätning eller under konkurs.

Får utländsk man genom arf, testamente eller gifte lott i svenskt fartyg, eller varder svensk eller norsk delegare i sådant fartyg främmande magts undersåte, och skulle till följd af fångtet eller den timade förändringen fartyget upphöra att vara svenskt, åligge sådan delegare att till svensk eller norsk undersåte öfverlåta så stor del i fartyget, att dess egenskap af svenskt må kunna bevaras. Har icke inom tre månader efter det fångtet skedde eller förändringen timade sådan öfverlåtelse egt rum så ock blifvit, der fartyget är registrerad, hos vederbörande myndighet anmäld, men eljest öfrige delegare kungjord; ege en hvar af samme delegare låta genom utmätningsmannen i fartygets hemort i den ordning, som för försäljning af utmätt fartyg är föreskrifven, för egarens räkning försälja den lott i fartyget, som, på sätt ofvan är nämndt, kommit i utländsk mans ego.

6 §.

Fartyg, som lidit skada, skall anses icke vara iståndsättligt ej allenast när iståndsättning är omöjlig eller, der iståndsättningen måste ega rum å annan ort, fartyget icke kan föras dit, utan jemväl i det fall, att fartyget icke är värdt att iståndsättas. Uppstår fråga, huru vida fartyg efter timad skada bör anses vara iståndsättligt eller icke, skall yttrande derom afgifvas af besigtningmän, utsedde på sätt 41 § bestämmer.

Andra kapitlet.

Om redande i fartyg.

7 §.

Redare svare, der ej i denna lag annorlunda stadgas, personligen, det är med allt sitt gods, för de förpligtelser, han sjelf eller genom annan ikläder sig med afseende å fartyget.

För fordringar, hvilka grunda sig på uteblifvet, ofullständigt eller felaktigt fullgörande af förbindelser, som redaren sjelf eller annan på grund

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

af redarens fullmägt ingått men hvilkas fullgörande ålegat befälhafvaren i denna hans egenskap, så ock för de förbindelser, fartygets befälhafvare i denna sin egenskap, men icke på grund af redarens särskilda fullmägt, ingått, häfte redaren allenast med fartyg och frakt; dock svare redaren personligen för besättningens fordringar på grund af hyres- och tjänsteföretal, som befälhafvaren slutit.

8 §.

För skada, som befälhafvare eller någon af besättningen genom fel eller försummelse i tjensten tillskyndar annan, häfte redaren med fartyg och frakt; vållas skada af någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund af redares eller befälhafvares uppdrag förrättar skeppstjenst eller utför arbete om bord, vare lag samma.

Hvad redare sålunda nödgas utgifva ege han söka åter af den, som vållat skadan.

För skada, som af befälhafvare eller någon af besättningen genom fel eller försummelse i tjensten *åstadkommes*, häfte redaren med fartyg och frakt; *åstadkommes skadan* af någon, som, utan att tillhöra besättningen, på grund af redares eller befälhafvares uppdrag förrättar skeppstjenst eller utför arbete om bord, vare lag samma.

Hvad redare sålunda nödgas utgifva ege han söka åter af den, som vållat skadan.

9 §.

Äro flere redare i ett fartyg, svare en hvar allenast i förhållande till sin lott i fartyget för sådana rederiets förbindelser, för hvilka redare svarar personligen.

10 §.

För rederi skall utses en hufvudredare.

I sak, som angår rederiet, må hufvudredaren sökas. Är hufvudredare ej vald, ege den, som vill söka rederiet, instämman hvilken han vill af rederne att för rederiet svara.

11 §.

I förhållande till tredje man ege hufvudredaren i kraft af sitt uppdrag sluta alla afhandlingar och ingå alla förbindelser, hvilka rederirörelsen vanligen medför; han ege sålunda antaga och afsätta befälhafvare samt

Kongl. Maj:ts förslag.

Utskottets förslag.

meddela honom föreskrifter, uppbära medel, som för rederiets räkning inflyta, äfvensom företråda rederiet inför rätta. Utan särskildt bemyndigande ege hufvudredaren icke upplåna penningar i rederiets namn eller sälja eller förpanta fartyget eller derå taga försäkring.

Har rederiet genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, hvilken sålunda tillkommer hufvudredaren, vare rederiet ej berättigadt att åberopa sådan inskränkning mot tredje man i annat fall, än då denne ej varit i god tro.

12 §.

Beslut i rederiets angelägenheter må ej af redarne fattas utan vid allmänt sammanträde, dertill kallelse blifvit i tidning inom orten minst åtta dagar förut kungjord eller annorledes delgifvits samtliga redarne. Uteblifver redare från sammanträde, nöje han sig åt de närvarandes beslut.

Vid omröstning beräknas hvarje redares röstetal efter den andel, han eger i fartyget, och gälle såsom beslut hvad de säga, hvilkas andelar till-sammanstagna äro de största. Hafva vid val af hufvudredare två eller flere erhållit röster för lika andelar hvardera, skilje lotten dem emellan, men eljest gälle vid lika röstetal den mening, hufvudredaren omfattar. Beslut, som strider mot gällande rederiaftal eller angår ämne, hvilket faller utom rederiets ändamål, vare ej gällande utan att det af samtliga redarne biträdes.

Vid sammanträde skall föras protokoll, hvilket derefter hos hufvudredaren förvaras. Af protokollet ege en hvar redare rätt att taga afskrift.

13 §.

I förhållande till medredarne gälle om hufvudredarens befogenhet att å rederiets vägnar handla hvad allmän lag stadgar om syssloman. Der ej tvingande omständigheter hindra, åligge honom att till öfverläggning sammankalla medredarne eller annorledes inhemta deras föreskrift, när viktiga angelägenheter förekomma, såsom när fråga uppstår om väsentlig förändring med afseende å den fart, hvari fartyget användes, befälhafvares antagande eller afskedande eller betydligare reparation å fartyget.

Der ej tvingande omständigheter hindra, åligge hufvudredaren att till öfverläggning sammankalla medredarne eller annorledes inhemta deras föreskrift, när viktiga angelägenheter förekomma, såsom när fråga uppstår om väsentlig förändring med afseende å den fart, hvari fartyget användes, eller betydligare reparation å fartyget.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

14 §.

Hufvudredaren kan när som helst skiljas från sin befattning genom beslut af redarne i den ordning, 12 § bestämmer; eger han sjelf hälften i fartyget eller derutöfver, må domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl dertill äro.

15 §.

Hufvudredaren skall föra särskild räkenskap öfver förvaltningen af rederiets angelägenheter och för denna afgifva redovisning inför rederiet. Der ej af rederiet annorlunda beslutes, skall redovisning afgifvas för kalenderår, inom en månad efter dess utgång.

16 §.

Redovisning skall afgifvas å sammanträde, dertill redarne kallats på sätt 12 § bestämmer, och skola vid sammanträdet räkenskaperna till granskning framläggas.

Vill redare klandra redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det redovisningen afgafs; försittes den tid, hafve redare sin rätt till klander förlorat.

17 §.

Till bestridande af de utgifter, som af rederirörelsen påkallas, åligge en hvar redare att i mån af behof bidra i förhållande till sin andel i fartyget. Försummar redare att vid anfordran erlægga beslutet bidrag och varder detta af hufvudredaren eller annan redare förskjutet, vare den försumlige skyldig att å förskjutna beloppet erlægga ränta efter åtta procent om året, tills betalning sker, äfvensom ersätta kostnaden för den försäkring, som förskottsgifvaren må hafva tagit till sin säkerhet. Borgenären njute för sin fordran panträtt i den försumliges andel i fartyget och förmånsrätt till betalning efter hvad i 17 kap. Handelsbalken sägs; ege ock, i afräkning å sin fordran, i den försumliges ställe uppbära den utdelning, som på dennes andel belöper.

Den här stadgade panträtt och förmånsrätt upphör, derest icke genom stämning betalning sökes inom ett år efter det fordringen uppkom.

18 §.

Beslutes ny resa eller reparation af fartyget efter slutad resa, ege redare, som ej deltagit i beslutet, utan lösen afstå sin lott i fartyget till

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

öfrige redare och dermed blifva befriad från gäldande af tillskott för beslutets verkställande. Den, som vill sålunda afstå sin lott i fartyget, göre derom skriftlig anmälan hos hufvudredaren inom tre dagar efter det beslutet fattades eller, om han då icke var tillstädes, efter det han erhöi del af beslutet. Den afträdda lotten skall fördelas mellan öfrige redare efter förhållandet mellan deras andelar i fartyget.

Är å den afträdda lotten tagen försäkring, gällande för tiden efter dess afträdande, vare öfrige redare förbundne att mot försäkringens öfvertagande, en för alla och alla för en, gälda motsvarande andel af premien.

19 §.

Vinst och förlust, som af rederirörelsen uppkommer, skall fördelas å redarne i förhållande till en hvars andel i fartyget.

Finnes enligt afgifven redovisning öfverskott, skall detta till redarne utdelas i den mån, sådant kan ske utan hinder för nödiga utgifters bestridande.

20 §.

Ej må rederi brytas derföre att lott i fartyget genom arf, köp eller annorledes öfvergår till annan man, eller att redare förklaras omyndig eller försättes i konkurs.

Ej må rederi brytas derföre att lott i fartyget genom arf, köp eller annorledes öfvergår till annan man, eller att redare förklaras omyndig eller försättes i konkurs.

Varder fartygslott af egaren såld till annan än medredare, vare öfrige delegare, en eller flere, så framt icke försäljningen skett å offentlig auktion, berättigade att mot de vid försäljningen betingade vilkor, sedan desamma, der medredaren det äskar, blifvit af säljaren och köparen inför domstol med ed fästa, af köparen till sig lösa fartygslotten; åliggande det den eller dem, som lösa vilja, att inom fjorton dagar efter erhållen kunskap om försäljningen gifva det köparen tillkänna vid lösningsrättens förlust. Äro de, som lösa vilja, flere, ege dertill rätt i förhållande till den andel, hvardera i fartyget eger.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

21 §.

Öfverlåter redare sin lott i fartyget till annan man, inträder nye egaren strax i en redares alla rättigheter och förpligtelser mot medredarne. Hvad rederiet, förrän öfverlåtelsen skedde, lagligen gjort och beslutit vare jemväl mot nye egaren gällande; häftar öfverlåtaren för oguldet tillskott till rederirörelsen, ege medredare jemväl mot nye egaren rätt att afräkna sådan fordran å den utdelning, som belöper å den öfverlåtna skeppslotten. I förhållande till tredje man svare nye egaren såsom redare för de förbindelser, rederiet ingår efter det öfverlåtelsen skett.

Det åligge öfverlåtaren att hos hufvudredaren eller hos samtliga medredarne göra anmälan om öfverlåtelsen och tillika styrka, att denna blifvit af nye egaren godkänd; innan sådan anmälan skett, ege öfverlåtaren icke mot medredarne åberopa den skedda öfverlåtelsen till sitt fredande från ansvarighet. Mot tredje man må öfverlåtelsen icke åberopas i annat fall, än då denne icke varit i god tro.

Är fartyget infördt i fartygsregistret, skall, efter det anmälan om öfverlåtelsen skett hos den myndighet, hvilken förer registret, samma myndighet ofördröjligen låta i allmänna tidningarne kungöra öfverlåtelsen. Sedan sådant kungörande skett, skall öfverlåtelsen anses hafva kommit till tredje mans kännedom, der ej af omständigheterna framgår,

Öfverlåter redare sin lott i fartyget till annan man, inträder nye egaren strax i en redares alla rättigheter och förpligtelser mot medredarne. Hvad rederiet, förrän öfverlåtelsen skedde, lagligen gjort och beslutit vare jemväl mot nye egaren gällande; häftar öfverlåtaren för oguldet tillskott till rederirörelsen, ege medredare jemväl mot nye egaren rätt att afräkna sådan fordran å den utdelning, som belöper å den öfverlåtna *lotten i fartyget*. I förhållande till tredje man svare nye egaren såsom redare för de förbindelser, rederiet ingår efter det öfverlåtelsen skett.

Det åligge öfverlåtaren att hos hufvudredaren eller hos samtliga medredarne göra anmälan om öfverlåtelsen och tillika styrka, att denna blifvit af nye egaren godkänd; innan sådan anmälan skett, ege öfverlåtaren icke mot medredarne åberopa den skedda öfverlåtelsen till sitt fredande från ansvarighet. Mot tredje man må öfverlåtelsen icke åberopas i annat fall, än då denne icke varit i god tro.

Är fartyget infördt i fartygsregistret, skall, efter det anmälan om öfverlåtelsen skett hos den myndighet, hvilken förer registret, samma myndighet ofördröjligen låta i allmänna tidningarne kungöra öfverlåtelsen. Sedan sådant kungörande skett, skall öfverlåtelsen anses hafva kommit till tredje mans kännedom, der ej af omständigheterna framgår,

Kongl. Maj:ts förslag:

att han hvarken haft eller bort hafva kunskap derom.

Utskottets förslag:

att han hvarken haft eller bort hafva kunskap derom.

22 §.

De redare, hvilka tillsammans ega mer än hälften i fartyget, må besluta, att rederiet skall upplösas.

Der någon redare det yrkar, skall rederiet upplösas:

1. om fartyget till följd af förändring i de förhållanden, 1 § omförmäler, utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och på grund deraf blifvit affördt ur fartygsregistret;
2. om hufvudredaren blifvit genom domstols beslut skild från befattningen, såsom i 14 § sägs;
3. om redaren kan visa, att rederiet förvaltas på sådant sätt, att hans rätt derigenom kränkes; eller
4. om, när fartyget efter slutad resa befinner sig å ort inom riket, rederiets gäld finnes öfverstiga dess tillgångar.

Kunna i sist omförmälda fall parterna icke enas om det värde, hvartill fartyget bör beräknas, skall värdet bestämmas af besigtningmän, utsedde i den ordning, 41 § stadgar.

23 §.

Varder rederi upplöst, skall fartyget försäljas genom offentlig auktion. Kunna ej redarne enas om or-

De redare, hvilka tillsammans ega mer än hälften i fartyget, må besluta, att *fartyget skall försäljas och rederiet förty upplösas.*

Der någon redare det yrkar, skall rederiet upplösas:

1. om fartyget till följd af förändring i de förhållanden, 1 § omförmäler, utan redarens åtgärd eller samtycke upphört att vara svenskt och på grund deraf blifvit affördt ur fartygsregistret;
2. om hufvudredaren blifvit genom domstols beslut skild från befattningen, såsom i 14 § sägs; *eller*
3. om redaren kan visa, att rederiet förvaltas på sådant sätt, att hans rätt derigenom kränkes.

Vid rederis upplösning skall fartygets försäljning ske å offentlig auktion. Kunna ej redarne enas om or-

Kongl. Maj:ts förslag:

ten, der auktionen skall ega rum, eller om villkoren för försäljningen, skall tvisten afgöras af skiljemän.

Utskottets förslag:

ten, der auktionen skall ega rum, eller om villkoren för försäljningen, skall tvisten afgöras af skiljemän.

Tredje kapitlet.

Om fartygs befälhafvare.

24 §.

Redare, som har större del i fartyget än hälften, ege rätt att öfvertaga fartygets förande, om han dertill är behörig; kan ej öfverenskommelse träffas om lönevilkoren, skola dessa bestämmas af skiljemän.

25 §.

Befälhafvaren ege antaga och afskeda besättningen. Han må icke i tjänst antaga någon för tid, under hvilken denne, befälhafvaren veterligen, är förbunden att tjena å annat fartyg.

26 §.

Befälhafvaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i sjövärdigt skick för resan, fullständigt utrustadt, behörigen bemannadt och tillräckligen försedt med proviant, vatten, läkemedel samt, der fartyget är ångfartyg, med kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen, äfvensom att nödiga signalapparater, bergningsredskap, sjökort och nautiska instrument finnas om bord. Honom åligge ock tillse, att ej större last intages, än fartyget kan beqvämligen bära och rymma, att gods, som inlastas, behörigen stufvas, att fartyget är försedt med allt hvad till lastens

Befälhafvaren skall, innan resa anträdes, tillse, att fartyget är i sjövärdigt skick för resan, *behörigen* utrustadt *och* bemannadt *så ock* tillräckligen försedt med proviant, vatten, läkemedel samt, der fartyget är ångfartyg, med kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen, äfvensom att nödiga signalapparater, bergningsredskap, sjökort och nautiska instrument finnas om bord. Honom åligge ock tillse, att ej större last intages, än fartyget kan beqvämligen bära och rymma, att gods, som inlastas, behörigen stufvas, att fartyget är försedt med allt hvad till lastens

Kongl. Maj:ts förslag:

betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag och skott, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke väsentligen försvårar fartygets manövrering. Går fartyget i barlast, har befälhafvaren att tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.

Utskottets förslag:

betryggande erfordras, såsom garnering, stöttor, underlag och skott, samt att skeppsluckorna behörigen tillslutas och skalkas. Kan däckslast lämpligen föras, bör den vara försedd med stöttor och så anbragt, att den icke väsentligen försvårar fartygets manövrering. Går fartyget i barlast, har befälhafvaren att tillse, det barlasten är lämplig och tillräcklig samt så anbragt, att den icke må förskjuta sig under resan.

27 §.

Befälhafvaren skall hafva om bord å fartyget alla nödiga skeppshandlingar äfvensom ett exemplar af denna lag och af den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning.

28 §.

Utan redarens samtycke må befälhafvaren icke i kajutan eller i andra rum, hvilka icke äro afsedda för last, medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning; sker det, skall befälhafvaren erlägga frakt för godset samt, efter pröfning af skiljemän, ersätta den skada och förlust, som må hafva tillskyndats redaren.

29 §.

Befälhafvaren må icke lemna fartyget utan att gifva styrmannen eller, om denne icke är tillstädes, annan af besättningen nödig underrättelse och föreskrift. När fartyget icke ligger förtöjdt i hamn eller eljest å säker ankarplats, må befälhafvaren icke, utan att sådant är nödvändigt, lemna fartyget, äfven om lots är om bord; är fara för hand, må han icke vara borta från fartyget.

30 §.

Nödgas befälhafvaren af sjukdom eller annan tvingande anledning att under resa lemna tjensten, bör redaren derom ofördröjligen underrättas. Kan icke redarens föreskrift utan olägenhet afvaktas, åligge befälhafvaren att, å utrikes ort så vida ske kan efter rådplägning med svensk konsul,

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

uppdraga åt styrmannen eller annan skicklig och pålitlig man att tills vidare föra fartyget. Öfvergifver befälhafvaren fartyget eller kan han icke, när han måste lemna befälet, vidtaga anordning för resans fortsättande, ege å utrikes ort konsul förordna befälhafvare.

31 §.

Befälhafvaren skall tillse, att lastning och lossning behörigen fortskyndas och att fartygets afresa, sedan last intagits eller lossats, icke fördröjes. Under resa må han icke utan nödtvång afvika från vanlig väg eller göra uppehåll, der det icke sker för att bispringa människor, som äro stadda i sjönöd; allenast för bergaude af annat fartyg eller af gods må uppehåll icke göras, der icke bergningen kan utföras utan äfventyr för fartyget och utan märkligt men för redare eller annan, hvars rätt och bästa det tillhör befälhafvaren att bevaka.

32 §.

Befälhafvaren skall under resa göra hvad i hans magt står för att hålla fartyget i sjövärdigt skick. Har fartyget grundstött eller har eljest någon händelse inträffat, hvaraf skada kan antagas hafva uppstått, åligge befälhafvaren att, så snart fartyget anländt till ort, der undersökning kan ega rum, derom foga anstalt.

33 §.

Befälhafvaren åligge att göra sig underrättad om de, skeppsfarten rörande, påbud och föreskrifter, som äro gällande å de orter, hvilka han under resan skall anlöpa. I händelse af krig eller blokad bör han söka upplysning om hvad han till fartygets och lastens säkerhet har att iakttaga.

34 §.

Befälhafvaren vare pliktig att till sådant antal och mot den betalning, som af Konungen fastställes, till bestämmelseorten eller annan hamn, som fartyget under resan skall anlöpa, medtaga svenskt sjöfolk, hvars hemsändande det åligger konsulerna att besörja. Samma förbindelse ege ock rum i afseende å norskt sjöfolk, så länge motsvarande bestämmelse är gällande i Norge.

Sjöfolk, som sålunda hemsändes, vare pliktigt att i afseende å ordning och skick om bord iakttaga allt hvad besättningen åligger samt att, der det finnes nödvändigt, biträda vid skeppsarbetet.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

35 §.

Å alla segelfartyg, hvilka ega en drägtighet af femtio ton eller derutöfver, så ock å alla ångfartyg skall, när de afgå till andra orter utom riket, än de vid Östersjön belägna samt orter i Danmark och Norge på denna sidan om Skagens fyr och Lindesnäs, föras skeppsdagbok; å ångfartyg skall dessutom, såsom bihang till skeppsdagboken, föras särskild maskindagbok.

Dagboken, hvilken upprättas efter ett af Konungen fastställt formulär, tillhandahålles af sjömanshuset i afgångsorten.

36 §.

Skeppsdagboken föres af befälhafvaren eller, under hans tillsyn och ansvar, af styrmannen; maskindagboken föres, likaledes under befälhafvarens tillsyn och ansvar, af maskinisten. Anteckningarne i dagboken skola göras efter tidsföljden, i hamn för hvarje dygn och till sjös för hvarje vakt; hvad under en vakt förekommer må tills vidare upptecknas å en kladd, men det antecknade skall före dygnets utgång införas i dagboken.

Dagboken skall föras med ordning och tydlighet; hvad deri blifvit infördt må icke utplånas, öfverstrykas eller på annat sätt göras oläsligt, utan bör, i händelse oriktig anteckning skett, rättelse införas å vederbörligt ställe i dagboken.

37 §.

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och hvarom kännedom kan vara till nytta för redare, lastegare, försäkringsgivare eller annan, hvars rätt kan vara beroende af resans utgång. Deri bör sålunda antecknas:

1. när besättningen inträder i tjänst och derifrån afgår; när proviant och vatten tagas om bord; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet afbrytes, samt huru mycket för hvarje dag inlastas

I skeppsdagboken böra noggranna uppgifter införas om allt, som under resan förefaller och hvarom kännedom kan vara till nytta för redare, lastegare, försäkringsgivare eller annan, hvars rätt kan vara beroende af resans utgång. Deri bör sålunda antecknas:

1. när besättningen inträder i tjänst och derifrån afgår; när proviant och vatten tagas om bord; när lastning eller lossning börjar och slutar, eller arbetet afbrytes, samt huru mycket för hvarje dag inlastas

Kongl. Maj:ts förslag:

eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och vikt samt huru den är anbragt; om och i hvilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets djupgående för och akter då det lennar hamn, så ock i allmänhet det skick, hvori fartyget och dess redskap befinnas, samt lastens beskaffenhet och tillstånd äfvensom, när däckslast intages, dennas mängd och höjd; kompassernas justering och dervid befunda deviation; när fartyget afgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn; vind och väderlek, barometerstånd, ström, kurs, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring, lodningar, pejlingar och observationer samt de för hvarje dygn gjorda ortbestämningar; när och hvar lots tages om bord och lennar fartyget; huru ofta pumpning eger rum, huru länge hvarje gång dermed fortsättes och hvilken arbetsstyrka dervid användes samt hvilken vattenhöjd iakttages vid pumparne;

2. när skeppsråd hålles, de dervid yttrade meningar och de beslut, befälhafvaren fattar; börande de, hvilka med befälhafvaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens rättighet;

3. när någon af besättningen insjuknar, dör eller rymmer; när befälhafvaren finner nödvändigt att nedsätta besättningens kost, som i 45 § sägs; när någon begår brott eller gör sig skyldig till fel eller försummelse i tjensten, samt hvad vid för-

Utskottets förslag:

eller lossas; när barlast intages, dennas beskaffenhet och *ungefärliga* vikt samt huru den är anbragt; om och i hvilken utsträckning främmande arbetsbiträde användes; fartygets djupgående för och akter då det lennar hamn, så ock i allmänhet det skick, hvori fartyget och dess redskap befinnas, samt lastens beskaffenhet och tillstånd äfvensom, när däckslast intages, dennas mängd och höjd; kompassernas justering och dervid befunda deviation; när fartyget afgår från och ankommer till eller förflyttas inom hamn; vind och väderlek, barometerstånd, ström, kurs, fart, segelföring och tillryggalagd väglängd; lyktföring, lodningar, pejlingar och observationer samt de för hvarje dygn gjorda ortbestämningar; när och hvar lots tages om bord och lennar fartyget; huru ofta pumpning eger rum, huru länge hvarje gång dermed fortsättes och hvilken arbetsstyrka dervid användes samt hvilken vattenhöjd iakttages vid pumparne;

2. när skeppsråd hålles, de dervid yttrade meningar och de beslut, befälhafvaren fattar; börande de, hvilka med befälhafvaren deltagit i skeppsrådet, med sin underskrift bestyrka anteckningens rättighet;

3. när någon af besättningen insjuknar, dör eller rymmer; när *och af hvilken anledning* befälhafvaren finner nödvändigt att nedsätta besättningens kost, som i 45 § sägs; när någon begår brott eller gör sig skyldig till fel eller försummelse i

Kongl. Maj:ts förslag:

hör, som med anledning deraf hålles, förekommer;

4. när ofall träffar fartyg eller last, under angifvande tillika af anledningen till olyckan, dermed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgifvas förrådet af kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen vid fartygets afgang från hamn, kolförbrukningen för hvarje dygn samt i öfrigt allt, som rör maskinens gång och skötsel.

Utskottets förslag:

tjensten, samt hvad vid förhör, som med anledning deraf hålles, förekommer;

4. när ofall träffar fartyg eller last, under angifvande tillika af anledningen till olyckan, dermed sammanhängande omständigheter samt den åtgärd, som vidtages.

I maskindagboken skall uppgifvas förrådet af kol och öfriga för maskinens drift nödiga ämnen vid fartygets afgang från hamn, kolförbrukningen för hvarje dygn samt i öfrigt allt, som rör maskinens gång och skötsel.

38 §.

Varder dagbok under resa fullskrifven eller af annan anledning icke användbar, åligge befälhafvaren att, om fartyget befinner sig i svensk hamn, anmäla sig hos ombudsmannen vid dervarande eller närmaste sjömanshus till erhållande af ny dagbok; är fartyget å utrikes ort, skall befälhafvaren i öfverensstämmelse med det fastställda formuläret upprätta ny dagbok och vid fartygets ankomst till hamn, der svensk konsul finnes, för denne förete dagboken, hvilken skall af konsuln genomdragas och förses med embetssigill jemte intyg om sidornas antal. När ny dagbok sålunda utfärdas eller för konsul uppvisas, skall befälhafvaren tillika förete den förra dagboken; och meddele vederbörande sjömanshusombudsman eller konsul, omedelbart efter den deri sist införda uppgift, intyg derom att dagboken blifvit uppvisad och att ny sådan blifvit för fartyget utfärdad. Kan befälhafvaren icke förete den förra dagboken, skall anledningen uppgifvas och anteckning derom ske i den nya dagboken.

39 §.

Dagbok, som icke vidare må för anteckning användas, skall, så snart ske kan, inlemnas till sjömanshuset i fartygets hemort att der förvaras.

Ej må någon, hvars rätt är deraf beroende, förrägras att om dagboks innehåll undfå nödig kännedom och att deraf taga skriftligt utdrag. Dagbok skall af redaren förvaras minst

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

två år efter dess afslutning och, i händelse med anledning af deri antecknad resa tvist inom nämnda tid anhängiggjorts, till dess den tvist blifvit genom laga kraft egande dom afgjord.

40 §.

Inträffar å lastnings- eller lossningsort eller under resa någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hafva sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon om bord ljutit döden, eller har till följd af sammanstötning med annat fartyg å detta timat sådan skada eller olycka, som nyss är sagd, skall befälhafvaren afgifva sjöförklaring angående händelsen.

Inom riket afgifves förklaringen inför Rådstufvurätt i stapelstad; och åligge det befälhafvaren att, om olyckan inträffade eller skadan upptäcktes medan fartyget låg i hamn, der sjöförklaring kunde ega rum, inom utgången af nästa dag, men eljest så snart ske kan, hos Rättens ordförande anmäla sig till förklarings afgifvande. Sådan anmälan skall göras skriftligen och vara åtföljd af ej mindre en fullständig afskrift af allt hvad angående händelsen antecknats i dagboken eller, der dagbok icke förts å fartyget eller den gått förlorad, en skriftlig framställning af den timade olyckan, än äfven uppgift å hela besättningen och de personer, hvilka antagas kunna lemna upplysning i saken, samt, så

Inträffar å lastnings- eller lossningsort eller under resa någon händelse, som vållar skada å fartyg eller last eller som skäligen kan antagas hafva sådan skada till följd, eller har genom olyckshändelse någon om bord ljutit döden, eller har till följd af sammanstötning med annat fartyg å detta timat sådan skada eller olycka, som nyss är sagd, skall befälhafvaren afgifva sjöförklaring angående händelsen.

Inom riket afgifves förklaringen inför Rådstufvurätt i stapelstad; och åligge det befälhafvaren att, om olyckan inträffade eller skadan upptäcktes medan fartyget låg i hamn, der sjöförklaring kunde ega rum, inom utgången af tredje dagen derefter, den dagen oräknad, då olyckan inträffade eller skadan upptäcktes, men eljest så snart ske kan, hos Rättens ordförande anmäla sig till förklarings afgifvande. Sådan anmälan skall göras skriftligen och vara åtföljd af ej mindre en fullständig afskrift af allt hvad angående händelsen antecknats i dagboken eller, der dagbok icke förts å fartyget eller den gått förlorad, en skriftlig framställning af den timade olyckan, än äfven

Kongl. Maj:ts förslag:

vidt ske kan, å de personer, hvilka saken kan angå, eller deras ombud.

Å utrikes ort skall befälhafvaren, så snart ske kan, afgifva förklaringen inför den myndighet, som derstädes är behörig att upptaga sådan förklaring, eller ock inför svensk konsul; åliggande det befälhafvaren att för svenske konsuln å den ort, der förklaringen afgifves, eller, om der icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och taga konsulns intyg om uppvisandet.

Utskottets förslag:

uppgift å hela besättningen och de personer, hvilka antagas kunna lemna upplysning i saken, samt, så vidt ske kan, å de personer, hvilka saken kan angå, eller deras ombud.

Å utrikes ort skall befälhafvaren, så snart ske kan, afgifva förklaringen inför den myndighet, som derstädes är behörig att upptaga sådan förklaring, eller ock inför svensk konsul; åliggande det befälhafvaren att för svenske konsuln å den ort, der förklaringen afgifves, eller, om der icke finnes sådan tjänsteman, för den svenske konsul, som under resan först anträffas, uppvisa dagboken och taga konsulns intyg om uppvisandet.

41 §.

Har fartyget genom inträffad olyckshändelse under resa lidit skada, som föranleder betydligare reparation eller längre uppehåll, åligge befälhafvaren att anordna besigtning af fartyget. Besigtningmännen skola ej mindre uppskatta den genom olyckshändelsen uppkomna skada och värdet af fartyget i skadadt skick, än äfven afgifva yttrande angående de åtgärder, som för skadans botande böra vidtagas, samt beräkna därför nödig kostnad. Verkställes reparation, bör, sedan denna afslutats, genom ny besigtning utrönas, huru vida fartyget är i det skick, att den tilltänkta resan kan företagas.

Har lasten under resa lidit betydligare skada genom sjöolycka, hårdt väder eller dylikt, eller före-

Har fartyget genom inträffad olyckshändelse under resa lidit skada, som föranleder betydligare reparation eller längre uppehåll, åligge befälhafvaren att anordna besigtning af fartyget. Besigtningmännen skola ej mindre uppskatta den genom olyckshändelsen uppkomna skada och värdet af fartyget i skadadt skick, än äfven afgifva yttrande angående de åtgärder, som för skadans botande böra vidtagas, samt beräkna därför nödig kostnad. Verkställes reparation, bör, sedan denna afslutats, genom ny besigtning utrönas, huru vida fartyget är i det skick, att den tilltänkta resan kan föreag.

Har lasten under resa lidit betydligare skada genom sjöolycka, hårdt väder eller dylikt, eller före-

Kongl. Maj:ts förslag:

kommer anledning att lasten är i sådant tillstånd, att särskild åtgärd för dess bevarande erfordras, eller är på grund af skada å fartyget lossning nödvändig, skall befälhafvaren anordna besigtning af lasten. Finnes lasten vara skadad, skola besigtningmännen utlåta sig angående den orsak, som kan antagas hafva vållat skadan, samt föreslå de åtgärder, som böra vidtagas.

Besigtningmän förordnas af Magistrat eller, der fartyget finnes utom stads område, af kronofogden i orten. Utom riket skall befälhafvaren begära förordnande för besigtningmän hos den myndighet, som enligt lag eller sed å den ort, der besigtningen skall ega rum, är behörig, eller ock hos svensk konsul; finnes fartyget å ort, der enligt gällande sed besigtningmän icke af offentlig myndighet förordnas, inhemte befälhafvaren yttrande af sakkunnige män.

Utskottets förslag:

kommer anledning att lasten är i sådant tillstånd, att särskild åtgärd för dess bevarande erfordras, eller är på grund af skada å fartyget lossning nödvändig, skall befälhafvaren anordna besigtning af lasten. Finnes lasten vara skadad, skola besigtningmännen utlåta sig angående den orsak, som kan antagas hafva vållat skadan, samt föreslå de åtgärder, som böra vidtagas.

Besigtningmän förordnas af Magistrat eller, der fartyget finnes utom stads område, af *Magistraten i närmaste stad* eller af kronofogden i orten. Utom riket skall befälhafvaren begära förordnande för besigtningmän hos den myndighet, som enligt lag eller sed å den ort, der besigtningen skall ega rum, är behörig, eller ock hos svensk konsul; finnes fartyget å ort, der enligt gällande sed besigtningmän icke af offentlig myndighet förordnas, inhemte befälhafvaren yttrande af sakkunnige män.

42 §.

Förekommer anledning att gods under resa tagit skada, bör befälhafvaren, förrän godset till lastemottagaren utlemnas, låta genom tillkallade besigtningmän, som i 332 § andra stycket sägs, besigtiga godset; kan fråga uppstå derom att skadan må hafva vållats genom felaktighet vid stufning, garnering eller skalkning af luckorna eller genom annat dylikt fel, bör befälhafvaren tillkalla besigtningmän att närvara redan vid luckornas öppnande och godsets undersökning.

43 §.

Råkar fartyg i sjönöd, vare befälhafvaren pliktig att göra allt hvad i hans magt står för dess bevarande och må icke öfvergifva det, så länge

Kongl. Maj:ts förslag:

hopp om dess räddning finnes. Är räddning omöjlig och faran så hotande, att han nödgas öfvergifva fartyget, åligge honom att i synnerhet sörja för dagbokens och skeppshandlingarnes bevarande äfvensom att draga försorg om bergning af fartyg och gods och att dertill söka anskaffa nödigt biträde.

Eger bergning rum, har befälhafvaren att leda bergningsarbetet, der icke sådant genom ortens lag är honom förbjudet eller genom aftal om bergningen förhindras. Öfver allt, som bergas, så ock öfver antalet af manskap, som vid bergningen och vid godsets forsling till upplagsställe medverkar, samt det dervid utförda arbete före befälhafvaren, sjelf eller genom styrmannen, noggranna anteckningar; vare ock skyldig att granska och genom sin påskrift till rättigheten bestyrka alla för bergningen afgifna kostnadsräkningar.

Befälhafvaren låte, så snart ske kan, anordna besigtning, i den ordning 41 § bestämmer, af fartyget och af det bergade godset och sörje för att detta sättas under lämplig vård.

Utskottets förslag:

44 §.

Befälhafvaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande af det arbete, som erfordras, så vidt ske kan, taga hänsyn till en hvars ställning i tjensten; kroppslig åga må han ej tilldela någon, som fyllt aderton år.

Befälhafvaren låte sig angeläget vara, att bön och gudstjenst om bord icke försummas; å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må han icke ålägga besättningen annat arbete, än sådant, som tarvas för fartygets säkerhet och manövrering, maskinens drift och skötsel, seglens torkning, erforderlig båttjenst, vanlig rengöring om bord samt kostens tillredning, eller som eljest icke kan tåla uppskof.

Befälhafvaren skall behandla sina underordnade så, som en god husfader anstår, och vid anordnande af det arbete, som erfordras, så vidt ske kan, taga hänsyn till en hvars ställning i tjensten. Kroppslig åga må han ej tilldela någon.

Befälhafvaren låte sig angeläget vara, att bön och gudstjenst om bord icke försummas; å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar må han icke ålägga besättningen arbete, som kan tåla uppskof.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

45 §.

Befälhafvaren skall tillse, att besättningen erhåller god och tillräcklig kost i enlighet med den för besättningar å svenska handelsfartyg fastställda spisordning. Finner befälhafvaren under resa nödvändigt att nedsätta kosten, ege han rätt dertill; dock skall besättningen därför undfå skälig ersättning, hvilken i händelse af tvist bestämmes af skiljemän.

46 §.

Dör sjöman under det han är i tjänst, besörje befälhafvaren om hans begrafning, så ock om uppteckning af hvad han å fartyget efterlemnadt. Kan ej qvarlåtenskapen genast aflemnas till delegarne i boet eller till annan för deras räkning, och kan den ej heller utan skada eller olägenhet behållas om bord till dess sådant aflemnande kan ega rum, bör befälhafvaren antingen öfverlemna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma; för hvilket han efter återkomsten till svensk hamn har att redovisa inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

Dör sjöman under det han är i tjänst, besörje befälhafvaren om hans begrafning, så ock om uppteckning af hvad han å fartyget efterlemnadt. Kan ej qvarlåtenskapen genast aflemnas till delegarne i boet eller till annan för deras räkning, och kan den ej heller utan skada eller olägenhet behållas om bord till dess sådant aflemnande kan ega rum, bör befälhafvaren antingen öfverlemna den till närmaste svenske konsul eller på lämpligt sätt låta försälja densamma, för hvilket han efter *ankomsten* till svensk hamn har att redovisa inför ombudsmannen vid sjömanshuset i fartygets hemort.

47 §.

Begår någon, som är å fartyget anstald eller medföljer såsom passagerare, när fartyget icke befinner sig i svensk hamn, brott af den art, att svårare straff än fängelse derå kan följa, skall befälhafvaren, der icke brottet af ortens myndighet beifras, i närvaro af två de bäste männen om bord hålla förhör med den brottslige och dervid jemväl söka erhålla all den upplysning angående brottet, som af besättningen eller af andra personer kan lemnas. Hvad vid förhöret förekommer skall skriftligen upptecknas och det antecknade, sedan det blifvit för de närvarande uppläst, till riktigheten bestyrkas genom deras underskrift. Föres dagbok om bord, skall anteckningen ske i denna.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Befälhafvaren skall tillse, att den brottslige icke lemnar fartyget, och ege för sådant ändamål, der det pröfvas nödigt, hålla honom i fängsligt förvar om bord till dess han kan till konsul eller till polismyndighet här i riket öfverlemnas; befälhafvaren vare dock ansvarig, att den brottslige ej behandlas strängare än nödigt är.

48 §.

I förhållande till tredje man ege befälhafvaren i denna sin egenskap, när fartyget befinner sig utom hemorten, för redarens räkning sluta aftal och ingå förbindelser angående allt sådant, som afser resans utförande, såsom fartygets utrustning, proviantering och underhåll, äfvensom att bortfrakta fartyget och att å redarens vägnar kära i mål, som angå fartyget.

I fartygets hemort ege befälhafvaren icke utan särskildt bemyndigande ingå annat aftal för redarens räkning, än angående besättningens förhyrande.

49 §.

Uppstår, när fartyget befinner sig utom hemorten, behof af penningar för ändamål, som i 48 § är sagdt, ege befälhafvaren anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja af redarens gods eller af lasten.

Har befälhafvaren utan laga anledning upptagit lån eller verkställt försäljning, eller har han upptagit större lån eller sålt mer, än behofvet kräfde, vare det utan verkan till förringande af långifvares eller köparens rätt, der lånet upptagits eller försäljningen skett under sådana omständigheter, att långifvaren eller köparen må antagas hafva varit i god tro.

50 §.

Utan redarens samtycke må befälhafvaren icke försälja fartyget i annat fall, än när fartyget efter vederbörlig besigtning blifvit förklaradt icke vara iståndsättligt. Försäljningen skall i ty fall ske genom offentlig auktion.

51 §.

Har redaren genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, som enligt 48, 49 och 50 §§ tillkommer befälhafvaren i denna hans egenskap, må sådan inskränkning icke återopas mot tredje man i annat fall, än när denne icke varit i god tro.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

52 §.

Befälhafvaren skall under resans fortgång gifva redaren underrättelse om fartygets tillstånd, resans förlopp, derunder slutna aftal och ingångna förbindelser samt angående allt, hvarom kännedom eljest kan vara till nytta för redaren. Innan åtgärder af vigt vidtagas, bör han, der omständigheterna det medgifva, inhemta föreskrift af redaren sjelf eller det ombud, denne anvisat. Erfordras penningar för fartygets behof och kan icke redarens föreskrift afvaktas, älligge befälhafvaren att till medlens anskaffande anlita den utväg, som för redaren är förenad med minsta uppoffring; ej må han utan i yttersta nödfall föryttra något af lasten.

53 §.

Befälhafvaren skall under resan hafva noggrann vård om lasten samt i öfrigt iakttaga lastegarens rätt och bästa.

54 §.

I förhållande till tredje man ege befälhafvaren i denna sin egenskap att under resan för lastegarens räkning ingå förbindelser angående allt sådant, som afser lastens bevarande eller vidare fortskaffande, så ock att å lastegarens vägnar kära i mål, som angå lasten. Uppstår behof af penningar för ändamål, som nyss är sagdt, ege han anskaffa nödiga medel genom lån eller genom att sälja af lasten; och gälle i ty fall hvad i 49 § stadgas angående lån och försäljning för fartygets behof.

För de förbindelser, befälhafvaren sålunda för lastegaren ingår, hafte denne allenast med det inlastade godset.

55 §.

Finnes last vid derå jemlikt 41 § anstald besigtning vara i det tillstånd, att den icke utan fara för förskämning kan förvaras, ege befälhafvaren försälja lasten; har fartyget förolyckats eller förklarats icke vara istandsättligt, må, ändå att godset utan skada kan förvaras, försäljning ega rum, der vid besigtningen utrönes, att kostnaden för godsets förvarande eller fortskaffande till bestämmelseorten skulle blifva alltför hög.

56 §.

Har lastegare genom särskild föreskrift inskränkt den befogenhet, som enligt 54 och 55 §§ tillkommer befälhafvaren i denna hans egenskap, må

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

sådan inskränkning icke återopas mot tredje man i annat fall, än när denne icke varit i god tro.

57 §.

Innan befälhafvaren för lastens behof upptager lån eller försäljer något af godset eller eljest vidtager särskild åtgärd för lastegarens räkning, bör han, så vida ske kan, inhemta föreskrift af lastegaren eller det ombud, denne anvisat.

Har fartyget förolyckats eller förklarats icke vara iståndsättligt, åligge befälhafvaren, der lastegaren icke har ombud på stället och hans föreskrift icke kan afvaktas, att, efter omständigheterna, antingen mot den lindrigaste frakt, som kan betingas, försända godset med annan lägenhet till bestämmelseorten eller låta upplägga eller försälja godset.

Försäljning af last bör, så vida ske kan, ega rum å offentlig auktion.

58 §.

Befälhafvaren svare icke för de förbindelser, han i denna sin egenskap å redares eller lastegares vägnar ingått.

59 §.

Befälhafvaren vare pliktig att ersätta all skada och förlust, som genom hans fel eller försummelse tillskyndas redare eller lastegare; har han i ty fall handlat efter redarens föreskrift, ege han icke mot lastegaren återopa sådan föreskrift till sitt fredande från ansvarighet. Har åtgärd vidtagits på grund af beslut, som i skeppsråd fattats, vare befälhafvaren ensam ansvarig för åtgärden.

Befälhafvaren *skall vid fullgörandet af de skyldigheter, honom med afseende å fartyg och last åligga, iakttaga den omsorg, som tillhör en god sjöman.* All skada och förlust, som genom hans fel eller försummelse tillskyndas redare eller lastegare, *vare han pliktig att ersätta*; har han i ty fall handlat efter redarens föreskrift, ege han icke mot lastegaren återopa sådan föreskrift till sitt fredande från ansvarighet. Har åtgärd vidtagits på grund af beslut, som i skeppsråd fattats, vare befälhafvaren ensam ansvarig för åtgärden.

60 §.

När fartyget efter slutad resa ankommit till hemorten, så ock eljest när redaren det åskar, skall befälhafvaren afgifva redovisning. Vill redaren klandra

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

redovisning, göre det genom stämning inom sex månader efter det han mottog densamma; försittes den tid, hafve redaren sin rätt till klander förlorat.

I redovisning skall befälhafvaren föra redaren till godo all särskild godtgörelse, som han erhållit af befraktare, lastegare, leverantörer eller andra, med hvilka han i sin egenskap af befälhafvare haft att skaffa, der han icke fått redarens uttryckliga medgifvande att den behålla.

61 §.

Befälhafvaren kan när som helst skiljas från sin befattning. Är han sjelf delegare i fartyget till mer än hälften, ege domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl dertill äro.

Har befälhafvaren, utan att öfver-skrida sin befogenhet, sjelf iklädt sig förpligtelser för fartygets eller lastens behof, vare han ej skyldig att lemna befälet förrän säkerhet blifvit stäld för hvad han på grund af sådan förpligtelse kan komma att utgifva.

Befälhafvaren kan när som helst skiljas från sin befattning. Är han sjelf delegare i fartyget till mer än hälften, ege domstol på medredares käromål skilja honom från befattningen, om giltiga skäl dertill äro.

62 §.

Är befälhafvare icke antagen för bestämd resa eller för bestämd tid och innehåller icke heller eljest tjensteaftalet någon bestämmelse om hans rätt att lemna tjensten, skall han kvarstanna i tjenst till dess fartyget ankommit till svensk hamn, der resan slutar; dock ege han, der han varit i tjenst tre år utan att fartyget under tiden slutat någon resa i svensk hamn, rätt att lemna fartyget vid pågående resas slut, så vida han förut uppsäger tjensten i så god tid, att redaren erhåller nödigt rådrum för anskaffande af befälhafvare

Är befälhafvare icke antagen för bestämd resa eller för bestämd tid och innehåller icke heller eljest tjensteaftalet någon bestämmelse om hans rätt att lemna tjensten, skall han kvarstanna i tjenst till dess fartyget ankommit till svensk hamn, der resan slutar; dock ege han, der han varit i tjenst tre år utan att fartyget under tiden slutat någon resa i svensk hamn, rätt att lemna fartyget vid pågående resas slut, så vida han förut uppsäger tjensten i så god tid, att redaren erhåller nödigt rådrum för anskaffande af befälhafvare

Kongl. Maj:ts förslag:

i hans ställe. Förordnar redaren, när befälhafvaren sålunda uppsäger tjensten, att fartyget från den ort, der denne egde lemna tjensten, skall återvända till hemlandet, vare befälhafvaren pliktig att föra fartyget dit, äfven om last förut skall intagas å den ort, der han egde lemna fartyget, samt derefter utlossas i hamn under resan.

Skall last lossas i hamn, der befälhafvaren, efter ty nu är sagdt, eger frånträda tjensten, må han icke lemna fartyget förrän lossningen avslutats.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, ege befälhafvaren strax frånträda tjensten.

Utskottets förslag:

i hans ställe. Förordnar redaren, när befälhafvaren sålunda uppsäger tjensten, att fartyget från den ort, der denne egde lemna tjensten, skall återvända till hemlandet, vare befälhafvaren pliktig att föra fartyget dit, äfven om last förut skall intagas å den ort, der han egde lemna fartyget, *eller å annan, i fartygets hemväg belägen ort*, samt derefter utlossas i hamn under resan.

Skall last lossas i hamn, der befälhafvaren, efter ty nu är sagdt, eger frånträda tjensten, må han icke lemna fartyget förrän lossningen avslutats.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, ege befälhafvaren strax frånträda tjensten.

63 §.

Afskedas befälhafvare på grund af oduglighet eller försummelse i tjensten, ege han åtnjuta hyra allenast för den tid, han varit i tjenst.

Lag samma vare, der befälhafvare afskedas derföre att resan inställes till följd af krig, blockad, embargo, ut- eller införsel förbud, ishinder eller skada, som gör fartyget odugligt för resan, eller derföre att fartyget af sådan anledning för längre tid upphålles i afgangshamnen eller under resa.

Förolyckas fartyget, eller varder det efter timad skada förklaradt icke vara iståndsättligt, eller uppbringas det och prisdömes, eller tages det af sjöröfvare, upphöre tjensteaftalet att vara gällande och befälhafvaren erhålle hyra till och med den dag, då tjenstgöringen upphörde; dock åligge honom att efter timad sjöolycka, mot åtnjutande af skälig godtgörelse, qvarstanna å olycksstället till dess de fartyget och lasten rörande angelägenheter blifvit ordnade.

64 §.

Afskedas befälhafvare på grund af skada eller sjukdom, som gör honom oförmögen att föra fartyget,

Afskedas befälhafvare på grund af skada eller sjukdom, som gör honom oförmögen att föra fartyget,

Kongl. Maj:ts förslag:

erhålle han hyra för tiden intill afskedandet.

För skada eller sjukdom, som befälhafvaren utan eget vållande ådrager sig medan han är i tjänst, ege han åtnjuta vård på redarens bekostnad, jemväl efter det han lemnat tjänsten, dock icke under längre tid efter afskedandet än fyra veckor, om han afskedas här i riket eller å utrikes ort, der han enligt aftal skulle lemna tjänsten, men eljest åtta veckor.

Utskottets förslag:

erhålle han hyra för tiden intill afskedandet.

För skada eller sjukdom, som befälhafvaren utan eget vållande ådrager sig medan han är i tjänst, ege han åtnjuta vård på redarens bekostnad, jemväl efter det han lemnat tjänsten, dock icke under längre tid efter afskedandet *än fyra veckor*.

65 §.

Afskedas befälhafvare utan att sådant skäl, som i 63 eller 64 § omförmåles, dertill föranledt, ege han, derest han antagits för viss resa eller viss tid eller tjensteaftalet eljest innehåller bestämmelse angående tjenstetidens längd, tillgodonjuta den hyra, som genom aftalet tillförsäkrats honom; innehåller aftalet icke någon bestämmelse om tjenstetidens längd och afskedas befälhafvaren annanstädes än i svensk hamn, der han jemlikt 62 § egde erhålla entledigande, ege han, utöfver hvad af hans hyra redan är förtjent, undfå sådan för en månad, om han afskedas i hamn här i riket eller i utländsk hamn vid Östersjön eller Nordsjön, för två månader, om afskedandet eger rum i annan europeisk hamn, samt för tre månader, om det sker i hamn utom Europa; dock att i sådant hänseende de vid Medelhafvet, Svarta hafvet och Azowska sjön utom Europa belägna hamnar räknas lika med europeiska.

Lag samma vare, der befälhafvare lemna tjänsten derföre att fartyget upphört att vara svenskt.

66 §.

I de fall, 65 § omförmåler, ege befälhafvaren, derest han lemna tjänsten å annan ort, än der han jemlikt tjensteaftalet egde erhålla entledigande, undfå godtgörelse för den kostnad, som beräknas åtgå för resa till förhyrningsorten, om han antagits här i riket, men eljest till fartygets hemort, äfvensom för underhåll under resan. Lag samma vare, der befälhafvare å utländsk ort afskedas af anledning, som i 63 § andra stycket sägs, eller han å sådan ort för sjukdom kvarlemnats, så vida redaren enligt 64 § var pliktig att bekosta hans vårdande.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Har fartyget å utländsk ort förolyckats eller tagits af sjöröfvare eller efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt, eller har fartyget efter uppbringning förklarats för god pris och var icke, när fartyget sist lemnade hann, krigets utbrott der känt eller eljest befälhafvaren kunnigt, skall här omförmälda kostnad gäldas af allmänna medel.

67 §.

Dör befälhafvare medan han är i tjenst, utgår hyran till dödsdagen; förolyckas fartyget med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, skall vid beräkning af den hyra, som i ty fall bör utgå, olyckan anses hafva timat då hälften af den tid förflutit, som med sådant fartyg å sådan årstid skäligen bort åtgå för resa från det ställe, der fartyget sist afhöordes, till bestämmelseorten.

68 §.

Har befälhafvare betingat sig att såsom tjenstegodtgörelse bekomma viss andel af frakt eller annan inkomst, som af fartygets resa kan uppstå, ege han, der han lemnar tjensten före resans slut, af det belopp, som under resan förtjenas, erhålla så mycket, som i förhållande till resans hela längd belöper på den tid, han varit i tjenst. Är han jemlikt 65 § berättigad att erhålla aflöning för längre tid, skall aflöningen för tiden efter det han lemnade tjensten utgå med dubbla beloppet af förste styrmans hyra; dock att, der i tjensteaftalet utöfver omförmälda godtgörelse tillförsäkrats honom viss hyra, aflöningen för nämnda tid ej må sättas lägre, än hvad å samma tid belöper af hyran.

Uppstår tvist angående beräkning af den aflöning, som, efter ty nu är sagdt, bör tillkomma befälhafvaren, skall beloppet bestämmas af skiljemän.

69 §.

Efter det fartyg utklarerats och i öfrigt är segelfärdigt, må ej befälhafvaren för gäld hindras att afresa, ej heller något af hvad han för tjenstens behof fört om bord tagas i mät eller beläggas med qvarstad.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Fjerde kapitlet.

Om besättningen.

70 §.

När sjöman förhyres, bör, om han är inskrifven vid sjömanshus, den vid inskrifningen honom tilldelade sjöfartsbok öfverlemnas till befälhafvaren, hvilken eger förvara densamma till dess sjömannen lemnar tjensten.

71 §.

En hvar af besättningen skall, sedan han blifvit förhyrd, af befälhafvaren förses med motbok, deri införes uppgift å den resa eller den tid, för hvilken sjömannen blifvit förhyrd, hans blifvande befattning om bord samt den hyra, som betingats; är hyran bestämd till visst belopp för resa, skall i motboken anmärkas, huru lång tid antages åtgå till resan, och skall denna anteckning lända till efterrättelse vid beräkning af hyra i de fall, då sådan, jemlikt de här nedan gifna bestämmelser, bör beräknas för viss tid.

I motboken skola antecknas förskott, som vid förhyrningen lemnas sjömannen, och de afbetalningar å hyran, hvilka under resan äga rum.

72 §.

Angående sjöfolks på- och afmönstring samt hvad dervid skall iakttagas gälle hvad af Konungen förordnas.

73 §.

Har sjöman förhyrt sig till flere och tvista de, som honom förhyrde, om bättre rätt, ege den företräde, som först hyrde; dock att, der den, som senare förhyrde, utan kunskap om det äldre aftalet fått sjöfartsboken till sig öfverlemnad, han skall äga bättre rätt än den andre.

74 §.

Förhyrd sjöman skall inställa sig till tjenstgöring om bord inom två dygn efter påmönstringen, der ej annan tid för inställelsen blifvit af befälhafvaren bestämd, och må sjömannen derefter icke utan befälhafvarens tillstånd gå från skeppsbord.

Der ej annorlunda aftalats, löper hyran från och med den dag, sjömannen kom om bord.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

75 §.

Underlåter sjöman, som blifvit påmönstrad eller som skriftligen förbundit sig till inställelse å viss dag eller bevisligen erhållit del af skriftlig kallelse att å viss dag iakttaga inställelse, att i rätt tid infinna sig om bord, eller går sjöman derifrån utan befälhafvarens tillstånd, eller kommer sjöman, som efter erhållet tillstånd gått i land, icke tillbaka i rätt tid; ege befälhafvaren rätt att till hans inställande i tjensten anlita vederbörande polismyndighet.

De kostnader, som uppstå för sjömannens inställande i tjenst, må afdragas å hans hyra.

76 §.

Hvad i 69 § är med afseende å befälhafvare stadgadt gälle ock för besättningen.

77 §.

En hvar af besättningen skall uppföra sig skickligt, nyktert och fridsamt, noggrant iakttaga allt, som för bevarande af ordning och skick om bord föreskrifves, med aktning bemöta förmän och med uppmärksamhet mottaga deras befallningar samt genom tydliga och lämpliga svar utmärka, att dessa uppfattats.

78 §.

En hvar af besättningen åligge att i hamn och till sjös, om bord och i land, noggrant åtlyda förmäns befallningar angående tjensten, sorgfälligt vårda fartyg och gods samt i öfrigt med omsorg och nit fullgöra tjensten, vare sig natt eller dag, helg- eller söckendag. All skada och förlust, som genom sjömans fel eller försummelse i tjensten uppkommer, vare han pliktig att ersätta.

Råkar fartyget i sjönöd, skall besättningen göra allt, hvad i dess magt står, för att rädda fartyget och må ej utan befälhafvarens tillstånd före honom öfvergifva detsamma.

79 §.

Till styrmannens befattning hör särskildt att gå befälhafvaren tillhanda vid seglatsen och dertill hörande observationer och beräkningar, att biträda vid skeppsdagbokens förande samt att utöfva uppsigt öfver den

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

öfriga besättningen och tillsyn å fartyg, skeppsredskap och proviant. Vid lastning och lossning före han anteckning öfver godset och ansvare inför befälhafvaren för allt, hvad han mottager, så ock för godsets stufning. Förer styrmannen skeppsdagboken, vare han ansvarig för dess rigtighet.

Vid befälhafvarens frånvaro eller förfall ege styrmannen i fall, för hvilka befälhafvaren icke meddelat föreskrift, i dennes ställe fatta beslut, så vida ärendet ej kan tåla uppskof. Affider befälhafvaren, eller varder han eljest urständsat att föra fartyget, eller öfvergifver han tjensten, träde styrmannen i hans ställe till dess befälhafvare i den ordning, som i 30 § sägs, blifvit förordnad.

80 §.

Maskinisten åligge särskildt att hafva tillsyn å fartygets ångpannor och maskiner samt ansvara för deras behöriga drift och skötsel äfvensom att utöfva uppsigt öfver det för sådant ändamål anställda manskap. Han före maskindagboken under befälhafvarens tillsyn och vare ansvarig för dess rigtighet.

81 §.

Ej må någon af besättningen utan befälhafvarens tillstånd medtaga handelsvaror för egen eller annans räkning; sker det, vare lag, som i 28 § sägs. Finner befälhafvaren anledning förekomma att handelsvaror olofligen medtagits eller att något förts om bord, som kan vålla oordning bland besättningen eller hvars förande kan utsätta fartyg eller last för äfventyr, ege befälhafvaren låta undersöka besättningens gömmor.

Hvad olofligen medtagits ege befälhafvaren föra i land eller, om förhållandet uppdagas först sedan fartyget gått till sjös och godset icke utan äfventyr kan behållas i fartyget, kasta öfver bord.

82 §.

Förhyrd sjöman skall, der ej hyresaftalet annorlunda bestämmer, kvarstanna i tjenst till dess fartyget ankommit till förhyrningsorten eller, om han förhyrts i Sverige, till annan svensk hamn, der resan slutar. Är han förhyrd för viss tid, skall han, i händelse denna utlöper under resa, åtfölja fartyget till närmaste lossnings- eller lastningsort. Är han förhyrd för viss resa och ändras denna innan fartyget afgått från förhyrningsorten, ege han der erhålla entledigande; sker förändringen under resan, skall han åtfölja fartyget till resans slut, så vida icke, till följd af för-

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

ändringen, fartyget kommer att gå till utländsk hamn i stället för inländsk eller till hamn utom Europa i stället för europeisk hamn, i hvilka fall sjömannen eger rätt att erhålla entledigande i första hamn, som efter förändringen anlöpes; skolande i berörda hänseende de vid Medelhafvet, Svarta hafvet och Azowska sjön utom Europa belägna hamnar räknas lika med europeiska.

Sjöman, som på grund af resans förändring afgår ur tjenst, erhålle hyra för den tid, han tjenstgjort.

83 §.

Utan afseende å hvad i hyresafftet må vara bestämdt angående tjenstetidens längd ege sjöman, när han efter sista påmönstringen å fartyget varit i tjenst två år, rätt att erhålla entledigande å första ort, som för lossning eller lastning derefter anlöpes, så vida icke fartyget derifrån skall omedelbart afgå till ort, der sjömannen jemlikt hyresafftet eger erhålla entledigande.

Hyran utgår i ty fall, som i 82 § sägs.

Utan afseende å hvad i hyresafftet må vara bestämdt angående tjenstetidens längd ege sjöman, när han efter sista påmönstringen å fartyget varit i tjenst två eller, *på resa bortom Kap Horn eller Goda Hoppsudden, tre* år, rätt att erhålla entledigande å första ort, som för lossning eller lastning derefter anlöpes; *dock att, om fartyget derifrån skall afgå till ort, der sjömannen jemlikt hyresafftet eger erhålla entledigande, sjömannen är skyldig att följa fartyget till den ort, äfven om last förut skall intagas å den ort, der han egde lemna fartyget, eller å annan, i fartygets väg belägen ort samt derefter utlossas i hamn under resan.*

Hyran utgår i ty fall, som i 82 § sägs.

84 §.

Sjöman, som på grund af bestämmelse i hyresafftet eller jemlikt 82 eller 83 § eger rätt att erhålla entledigande, vare dock pliktig att, der befälhafvaren det äskar, lemna nödigt biträde vid lossning af last och barlast samt vid fartygets förtöjning, afriggning och uppläggning; och må förty befälhafvaren låta med afmönstring anstå till dess sådant arbete afslutats, dock icke utöfver sjunde dagen efter fartygets ankomst.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

85 §.

Sjöman, som visar, att han kan få fartyg att föra, ege rätt att erhålla entledigande, om han utan ökad utgift för redaren sätter annan duglig karl i sitt ställe. Lag samma vare, der anställning såsom förste styrman eller ansvarsmaskinist erbjudes sjöman, som är förhyrd i ringare ställning.

Utbryter krig, som till följd af fartygets nationalitet eller lastens beskaffenhet samt resans riktning medför fara för uppbringning, ege sjöman ock rätt att erhålla entledigande.

I de fall, nu äro nämnda, utgår hyran efter ty i 82 § sägs.

86 §.

Visar sjöman, att befälhafvaren mot honom öfvat grof misshandel eller underlåtit att mot sådan misshandel, som af annan om bord föröfvats, gifva honom påkalladt skydd, eller att befälhafvaren förhållit honom förvarlig kost; ege han rätt att erhålla entledigande.

Sjöman, som af sådan anledning frånträder tjensten, erhålle hyra för den tid, han tjenstgjort, och derutöfver för en månad, så ock, derest han lemnar tjensten annanstädes än å förhyrningsorten, hyra för den tid, som beräknas åtgå för resa till afmönstringsorten, om sådan aftalats, men eljest till förhyrningsorten; dock att, der hyran var bestämd till visst belopp för resan, hyresersättningen ej må öfverstiga samma belopp. Lemnar han tjensten annanstädes än å förhyrningsorten, njute han ock reseersättning i penningar, motsvarande kostnaden för resa till afmönstringsorten, om sådan aftalats, men eljest till förhyrningsorten samt för underhåll under resan.

87 §.

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som dermed skall företagas, och underlåter befälhafvaren att vidtaga den åtgärd, som för dess försättande i sjövärdigt skick erfordras, ege besättningen rätt att erhålla entledigande. Till utrönande af fartygets sjövärdighet åligge befälhafvaren att, när mer än halfva antalet af besättningen derom gör framställning, låta besigtiga fartyget i den ordning, 41 § bestämmer; förvägras det, ege besättningen rätt att

Är fartyget icke i sjövärdigt skick för den resa, som dermed skall företagas, och underlåter befälhafvaren att vidtaga den åtgärd, som för dess försättande i sjövärdigt skick erfordras, ege besättningen rätt att erhålla entledigande. Till utrönande af fartygets sjövärdighet åligge befälhafvaren att, när mer än halfva antalet af besättningen derom gör framställning, låta besigtiga fartyget i den ordning, 41 § bestämmer; dock att, der framställningen göres först

Kongl. Maj:ts förslag:

erhålla entledigande. Sjöman, som af anledning, nu är sagd, lemnar tjensten, erhålle hyra och reseersättning, som i 86 § sägs.

Befinnes vid anstald besigtning, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt besigtningen, ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust.

Utskottets förslag:

efter det last intagits, befälhafvaren icke är pliktig att efterkomma densamma, med mindre styrman eller maskinist å fartyget deltagar i framställningen. Efterkommer befälhafvaren icke framställningen, ege sjöman rätt att blifva entledigad samt att erhålla hyra och reseersättning som i 86 § sägs.

Befinnes vid anstald besigtning, att skälig anledning till klagan saknats, skola de, som begärt besigtningen, ersätta all derigenom orsakad kostnad och förlust.

88 §.

Försäljes fartyget till utländsk man eller upphör det annorledes att vara svenskt, ege sjöman rätt att genast blifva entledigad samt erhålla hyra och reseersättning, som i 86 § sägs. Timar annan förändring af eganderätten till fartyget eller ombytes befälhafvare, vare det ej laga skäl för besättningen att lemna tjensten.

89 §.

Finnes sjöman vara oduglig till den tjenst, för hvilken han blifvit förhyrd, må sjömannen entledigas mot åtnjutande af hyra till afskedandet. Lag samma vare, der sjöman bär våldsam hand å befälhafvaren eller annan förman eller beträdes med att hafva om bord undanstuckit tullpliktigt eller till utförsel i afgångsorten eller till införsel i bestämmelseorten förbjudet gods eller upprepade gånger blifvit för fel i tjensten eller för brott mot ordning och skick af befälhafvaren straffad, utan att han låtit sig deraf rätta.

Afskedas icke sjöman, som är oduglig till tjensten, ege befälhafvaren för den kommande tiden nedsätta hans hyra, efter omständigheterna intill hälften; dock med rätt för sjömannen att öfverklaga beslutet i den ordning, som i 104 § stadgas.

De omständigheter, hvilka föranleda sjömannens entledigande eller hyrans nedsättande, böra skriftligen upptecknas och det antecknade, sedan det blifvit för sjömannen och den öfriga besättningen uppläst, till riktigheten bestyrkas genom intyg af två de bäste männen om bord;

Kongl. Maj:ts förslag:

föres dagbok, skall anteckningen ske i denna. Beslut om hyrans ned-sättande vare utan verkan, der befälhafvaren icke iakttagit hvad sålunda är föreskrifvet.

Utskottets förslag:

90 §.

Blifver sjöman sjuk eller skadad, skall befälhafvaren åt honom bereda nödig vård om bord eller i land; är han till följd af sjukdomen eller skadan för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjenst, eller är han behäftad med venerisk sjukdom, ege befälhafvaren entlediga honom ur tjensten. Nödgas befälhafvare qvarlemna sjuk sjöman å utländsk ort, skall han öfverlemna honom till svensk konsul eller, om sådan tjensteman der icke finnes, annorledes sörja för att han erhåller lämplig vård.

Afskedas sjöman till följd af skada eller sjukdom, som han genom eget groft vållande ådragit sig, eller derföre att han funnits behäftad med venerisk sjukdom, njute han ej hyra för längre tid, än han förrättat sin tjenst, och kostnaden för hans skötsel och vård må afkortas på hans innestående hyra. Entledigas han icke, njute han ej hyra för den tid, han är ur stånd att förrätta sin tjenst, och ersätte kostnaden för skötsel och vård.

Sjöman, som eljest, medan han är i tjenst, varder sjuk eller skadad, njute full hyra äfvensom sjukvård på redarens bekostnad så länge han är qvar i tjensten; varder han entledigad, erhålle han hyra till dess han afmönstras eller, om afmön-

Blifver sjöman sjuk eller skadad, skall befälhafvaren åt honom bereda nödig vård om bord eller i land; är han till följd af sjukdomen eller skadan för längre tid satt ur stånd att fullgöra sin tjenst, eller är han behäftad med venerisk sjukdom, ege befälhafvaren entlediga honom ur tjensten. Nödgas befälhafvare qvarlemna sjuk sjöman å utländsk ort, skall han öfverlemna honom till svensk konsul eller, om sådan tjensteman der icke finnes, annorledes sörja för att han erhåller lämplig vård.

Afskedas sjöman till följd af skada eller sjukdom, som han genom eget groft vållande ådragit sig, eller derföre att han funnits behäftad med venerisk sjukdom, njute han ej hyra för längre tid, än han förrättat sin tjenst, och kostnaden för hans skötsel och vård må afkortas på hans innestående hyra. Entledigas han icke, njute han ej hyra för den tid, han är ur stånd att förrätta sin tjenst, och ersätte kostnaden för skötsel och vård.

Sjöman, som eljest, medan han är i tjenst, varder sjuk eller skadad, njute full hyra äfvensom sjukvård på redarens bekostnad så länge han är qvar i tjensten; varder han entledigad, erhålle han hyra till dess han afmönstras eller, om afmönstring

Kongl. Maj:ts förslag:

string icke eger rum, till den dag, då fartyget går vidare, äfvensom sjukvård på redarens bekostnad under fyra veckor, om han qvarlemnas här i riket eller å utländsk ort, der han enligt aftal skulle lemna tjensten, men eljest under åtta veckor, räknade från den dag, då hans rätt till hyra upphörde.

Har befälhafvare å ort, der svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjömans sjukvård göra utgift, som, enligt hvad ofvan är sagdt, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer, än denne ålegat; ege redaren därför undfå ersättning af allmänna medel.

Utskottets förslag:

icke eger rum, till den dag, då fartyget går vidare, äfvensom sjukvård på redarens bekostnad under *fyra veckor, räknade* från den dag, då hans rätt till hyra upphörde.

Har befälhafvare å ort, der svensk konsul ej finnes, nödgats för svensk sjömans sjukvård göra utgift, som, enligt hvad ofvan är sagdt, icke ålegat redaren, eller förskjuta mer, än denne ålegat; ege redaren därför undfå ersättning af allmänna medel.

91 §.

Inställes resa till följd af krig, blokad, embargo, ut- eller införsel-förbud, ishinder eller skada, som gör fartyget odugligt för resan, eller varder fartyget i afgangshamnen eller under resan af sådan anledning för längre tid uppehållet; må besättningen entledigas mot åtnjutande af hyra till afskedandet. Förolyckas fartyget, eller förklaras det efter timad skada icke vara iståndsättligt, eller uppbringas det och prisdömes, eller tages det af sjöröfware, upphöre hyresaftalet att vara gällande och besättningen erhålle hyra till och med den dag, då tienstgöringen upphörde; dock åligger besättningen efter timad olycka att, mot skälighets ersättning, deltaga i bergningen äfvensom qvarstanna till dess sjöförklaringen afgifvits.

92 §.

Inställes resa af annan orsak, än i 91 § sägs, eller entledigas eljest sjöman utan laga skäl, njute den entledigade hyra och reseersättning efter ty i 86 § sägs; dock att, i händelse fartyget å utrikes ort upplägges i vinterhamn och besättningen af sådan anledning afskedas, den i 86 § stadgade tilläggshyra för en månad icke skall utgå.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

93 §.

Afiden sjömans hyra utgår till dödsdagen, der icke hans rätt till hyra på grund af sjukdom eller af annan anledning förut upphört. Kostnaden för hans begrafning skall redaren vidkännas.

Förolyckas fartyg med man och allt, utan att upplysning kan vinnas om tiden, då olyckan inträffade, vare om hyrans beräknande lag, som i 67 § sägs.

94 §.

Är sjöman förhyrd mot visst belopp för resa och ändras denna, så att den kommer att vara längre tid, än vid förhyrningen antogs, ege sjömannen åtnjuta motsvarande tillägg till hyran; varder tjenstetiden genom resans förändring förkortad, skall den betingade hyran ändock utgå till fullo. Tilläggshyra skall ock, i händelse den för resan beräknade tid öfverskrides, utgå icke allenast för uppehåll, som af redare eller befälhafvare vållats, utan äfven för den tid, fartyget nödgats ligga stilla för krig, blockad, embargo, ut- eller införselbud eller ishinder eller uppehållits i nödhamn, när fartyget för reparation eller för lastens behof nödgats anlöpa sådan, så ock för den tid, fartyget för lastning eller lossning uppehållits utöfver därför bestämda liggedagar; dock att tilläggshyra icke må beräknas vid uppehåll, som icke varat åtta dagar å rad.

95 §.

Varder besättningen under resa förminskad, men fullgöres ändock skeppstjensten af de qvarvarande, skall de afgangnes hyra för den tid, fartyget är till sjös, fördelas mellan de qvarblifne i mån af det ökade arbete, en hvar fått vidkännas.

Sådan fördelning må ej fordras, der besättningen minskats genom rymning och denna egt rum under sådana omständigheter, att det berott af de qvarvarande att hindra den.

96 §.

Finner befälhafvare i trängande fall nödigt att å söndagar eller andra här i riket brukliga helgdagar ålägga besättningen att utföra arbete för lossning eller lastning, erhålle en hvar, som deltager i arbetet, särskild ersättning med en half dags hyra för hvarje påbörjad arbetstid af två timmar.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Hvad nu är stadgadt skall icke ega tillämpning å fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan.

97 §.

Är sjöman förhyrd för viss resa och kommer denna på grund af bestämmelseortens förändring att sluta å annan ort, än der afmönstring enligt hyresaftalet skulle ske, ege sjömannen rätt att erhålla reseersättning i penningar, motsvarande kostnaden för resa till afmönstringsorten samt för underhåll under resan.

98 §.

Upphör, af anledning som i 91 § sägs, svensk sjömans tjenstgöring å utländsk ort, eller varder svensk sjöman för sjukdom eller skada, därför han enligt 90 § eger erhålla vård på redarens bekostnad, å sådan ort kvarlemnad, ege sjömannen rätt att blifva fortskaffad till närmaste svenska hamn. Har fartyget förolyckats eller tagits af sjöröfvare eller efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt, eller har fartyget efter uppbringning förklarats för god pris och var icke, när fartyget sist lemnade hamn, krigets utbrott der känt eller eljest befälhafvaren kunnigt, skall kostnaden för hemresan bestridas af allmänna medel.

Hvad nu är sagdt skall ock ega tillämpning å norska sjömän, hvilka tjenat å svenska fartyg, så länge motsvarande bestämmelse är gällande i Norge; dock att norsk sjöman skall fortskaffas till närmaste norska hamn.

Kan åt sjöman, som af anledning, nu är sagd, skall hemsändas, beredas tjenst å svenskt, norskt eller danskt fartyg, hvilket är bestämdt till det land, dit sjömannen skall fortskaffas, eller till hamn, hvarifrån han beqvämligen kan befordras till hemlandet; vare sjömannen pliktig att antaga tjensten, så framt han anställs i samma egenskap, som den, hvori han förut var förhyrd, och på lika förmånliga vilkor.

99 §.

Af hyra ege sjöman, i den mån den är förtjent, under resan utbetala intill två tredjedelar; när fartyget ligger i hamn, skall hyran utbetalas i reda penningar, men vill sjöman annanstädes utbetala hyresfordran, ege befälhafvaren för beloppet lemna anvisning å redaren. En tredjedel af hyran ege befälhafvaren innehålla till dess sjömannen entledigas.

Befinnes vid sluträkning sjöman hafva i förskott uppburit mer, än rätteligen tillkom honom i hyra, behålle han ändock hvad han uppburit, der tjenstgöringen upphört af sådan anledning, som i 86, 87, 88 §, 90 § tredje stycket, 91, 92 eller 93 § omförmäles.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

100 §.

Åtnöjes sjöman icke med den afräkning, befälhafvaren för afmönstring upprättat, ege han äska mönstringsförrättarens pröfning af dess rigtighet.

Uppstår, medan fartyget befinner sig å ort utom riket, tvist mellan befälhafvare och någon af besättningen angående tjänsteförhållandet, skall tvisten hänskjutas till afgörande af svenske konsuln på stället eller, om sådan tjänsteman der icke finnes, den svenske konsul, som derefter under resan först anträffas.

Mönstringsförrättarens eller konsulns beslut skall lända till efterrättelse intill dess saken kan komma under pröfning vid domstol här i riket.

101 §.

Vägrar sjöman att hörsamma gifven befallning eller är eljest motvillig i tjänsten, ege befälhafvaren eller, vid hans frånvaro eller förfall, den, som i hans ställe förer befälet, medelst tvång skaffa sig lydnad. När fartyget är stadt i fara eller myteri visar sig bland besättningen eller eljest, när nöden kräfver, ege befälhafvaren bruka allt det våld, som för framtvingande af lydnad eller återställande af ordningen är nödvändigt; och åligge en hvar af besättningen att i ty fall, jemväl utan särskild anmaning, lemna befälhafvaren nödigt bistånd.

Får den, som vägrade lydnad, skada, vare gerningsmannen saklös, der ej pröfvas, att större våld brukats, än nöden kräfde.

102 §.

Gör någon af besättningen sig skyldig till förseelse af den art, här nedan sägs, må befälhafvaren ålägga den felande bestraffning genom mistning af hyra

1. för högst en half månad: om någon öfvergifver sin post vid rodret eller på utkik eller å sådan post finnes sofvande eller drucken, eller om någon visar oaktsamhet om elden eller uppför sig oskickligt mot förman eller visar olydnad i tjänsten;
2. för högst en fjerdedels månad: om någon försummar sin vakt eller annan honom ålagd tjänst, derunder finnes sofvande eller drucken, eller om någon hemligen skaffar bränvin eller andra rusdrycker om bord eller utan lof förer sina tillhörigheter från bord;
3. för högst en fjerdedels månad: om någon utan tillstånd går i land, så vida han återvänder samma dag, men för högst en half månad, om han kommer senare;

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

4. för en eller två dagar: om någon efter erhållet tillstånd gått i land men icke återkommer i rätt tid, så vida han dock kommer å utsatt dag, men för högst en fjerdedels månad, om han kommer senare;
5. för högst fyra dagar: om någon utan tillstånd lemnar farkost, hvarmed han blifvit sänd i land, yppar gräl eller annan ofred om bord eller eljest i tjensten, utan tillstånd låter obehörig person komma om bord eller hålla sig dold å fartyget eller annorledes bryter mot ordning och skick.

Är den felande styrman eller maskinist, må honom åläggas mistning af hyra för högst dubbelt så lång tid, som annan sjöman.

Begår någon, efter det bestraffning ålagts honom, ånyo enahanda förseelse, må bestraffningen skärpas till mistning af hyra för dubbelt så lång tid, som ofvan sagts.

Ej må på grund af sålunda ålagd bestraffning innehållas mer, än hälften af det hyresbelopp, som vid skeende afräkning finnes vara af den felande förtjent under resan.

I stället för mistning af hyra må i fall, som här äro nämnda, befälhafvaren ålägga den felaktige arrest, dock ej för längre tid, än fyratioåtta timmar hvarje gång.

103 §.

Innan befälhafvare utöfvar den rätt att straffa, som enligt 102 § tillkommer honom, skall han, i närvaro af två de bäste männen om bord, anställa förhör med den, hvilken förseelsen tillvitas, dock icke förrän tolf timmar förflutit efter det förseelsen begicks, der ej särskild anledning förekommer att tidigare företaga förhöret. Hvad vid förhöret förekommer skall skriftligen upptecknas, så ock hvilken bestraffning befälhafvaren ålägger, och det antecknade, sedan det blifvit för den felaktige och vittnena uppläst, till rättigheten bestyrkas genom de närvarandes underskrift; föres dagbok, skall anteckningen ske i denna.

Har befälhafvaren icke iakttagit hvad sålunda är föreskrifvet, vare beslut om mistning af hyra utan verkan.

104 §.

Nöjes ej sjöman åt beslut, hvarigenom befälhafvaren ålagt honom mistning af hyra, gifve han det till känna vid afmönstringen eller vare sin talan qvitt.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Anmäles missnöje, skall mönstringsförrättaren undersöka, huru vida vid bestraffningens åläggande så förfarits, som i 103 § är föreskrifvet, så ock, der berörda förfarande iakttagits, huru vida bestraffningen må anses vara laglig och skälig, samt deröfver meddela beslut; och ege sedan den, som med beslutet icke åtnöjes, tid af ett år från afmönstringen att vid domstol här i riket utföra sin talan.

Lemnar sjömannen fartyget utan afmönstring, skall han, der han vill klaga öfver sådan bestraffning, taga stämning å redaren eller befälhafvaren till domstol här i riket inom ett år efter det han lemnade tjensten, eller vare sin talan qvitt.

Afskrift af hvad jemlikt 103 § antecknats angående den ålagda bestraffningen skall på begäran meddelas sjömannen.

105 §.

Hyra, som enligt 102 § på grund af ålagd bestraffning frångår sjöman, tillfalle sjömanshuset i fartygets hemort, dock med afdrag af hvad till ersättande af kostnad och skada, som den felande under resan må hafva tillskyndat redaren, erfordras utöfver sjömannens innestående hyresfordran. Det sjömanshuset tillkommande belopp skall vid afmönstringen öfverlemnas till mönstringsförrättaren eller, der sjömannen utan afmönstring lemnar fartyget, af befälhafvaren redovisas till sjömanshuset.

106 §.

Rymmer sjöman och vänder han ej frivilligt tillbaka före fartygets afgang från den ort, der rymningen skedde, vare hans innestående hyra äfvensom de tillhörigheter, han qvarlemnadt om bord, förbrutna till redaren. Förslår det ej till betäckande af den förlust, som genom rymningen tillskyndas redaren, ege denne hos den brottslige utsöka bristen.

För den tid, sjöman utan lof är borta från fartyget, utgår ej hyra.

107 §.

Förekommer anledning att rymning tillämnas, må befälhafvaren, så länge faran för rymning fortvarar, hålla besättningens tillhörigheter under särskildt förvar. Beträdes sjöman med försök till rymning eller gripes förrymd sjöman, ege befälhafvaren hålla honom i fängsligt förvar, om bord eller i land, till dess fartyget afseglar.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

108 §.

De å fartyget anställda personer, hvilka ej höra till den egentliga besättningen, vare skyldiga att hörsamma befälhafvarens föreskrifter med afseende på ordning och skick om bord äfvensom att förrätta det arbete, befälhafvaren för fartygets säkerhet finner nödigt att ålägga dem. Äro de antagna af redaren eller befälhafvaren, tillkomme dem samma rättigheter, som besättningen.

Hvad i 81, 101 och 102 §§ är stadgadt med afseende å besättningen skall ock lända till efterrättelse med afseende å öfriga om bord anställda personer.

Femte kapitlet.

Om befraktning.

109 §.

Slutes aftal angående fraktande af gods, skall derom upprättas skriftlig afhandling (certeparti), så vida någondera parten det äskar.

110 §.

Befraktning af helt fartyg omfattar icke, utan att särskildt förbehåll skett, fartygets öppna däck, icke heller kajuta eller annat rum, som är afsedt för besättningens behof eller till förvaring af skeppsredskap, proviant, bränsle eller annat, som för resan erfordras. Ej må likväl å däck eller i nyss omförmälda rum utan befraktarens samtycke medtagas handelsvaror för annans räkning; sker det, skall bortfraktaren till befraktaren erlægga frakt för godset samt, efter pröfning af skiljemän, utgifva ersättning för skada och förlust, som i följd af godsets medtagande må för befraktaren uppkomma.

111 §.

Är ej å den i befraktningsaftalet bestämda tid fartyget tillstädes å lastningsorten och färdigt att intaga last, ege befraktaren häfva fraktslutet; vare ock, der ej dröjsmålet bevisligen vållats af omständigheter, hvilka det icke berott af bortfraktare, befälhafvare eller besättning att afvända, berättigad till ersättning, efter pröfning af skiljemän, för all skada och förlust, som genom dröjsmålet honom tillskyndats.

Kongl. Maj:ts förslag:

Innehåller befraktningsaftalet icke någon bestämmelse angående tiden för lastningens början, ege befraktaren ej häfva fraktslutet på grund af uppehåll, som icke bevisligen varit af bortfraktare, befälhafvare eller besättning vålladt.

Vill befraktare, oaktadt fraktslutet icke häfves, fordra ersättning för uppehåll, vare han pliktig att sådant för befälhafvaren uppgifva innan hans gods till inlastning aflemnas; försummas det, vare han sitt anspråk qvitt.

112 §.

Befraktare ege till annan öfverlåta de rättigheter, honom enligt befraktningsaftalet tillkomma, men svare ändock för de förbindelser, aftalet ålägger honom.

113 §.

Ej må befraktares gods utan hans samtycke försändas med annat fartyg än det, som befraktats, så vida icke sådant nödfall, som i 159 eller 160 § omförmåles, dertill föranleder; sker det ändock, njute befraktaren ersättning, efter pröfning af skiljemän, för all derigenom uppkommande skada och förlust.

114 §.

Är ej viss lastningsplats genom aftal bestämd, skall fartyget för lastens intagande förläggas till vanlig lastningsplats i hamnen; dock ege befraktare af helt fartyg fordra, att fartyget förläggas till den plats, han anvisar, så vida hinder ej möter att dit förlägga fartyget och detta kan ej mindre under lastningen der ligga flott och säkert, än äfven med intagen last åter derifrån utlöpa; åliggande det befraktaren, der han vill hafva fartyget så förlagdt, att meddela befälhafvaren behörig anvisning förrän förhalning skett till annan lastningsplats. Hafva flere befraktat fartyget, hvar till viss del, och förena sig samtliga befraktarne om viss last-

Är ej viss lastningsplats genom aftal *bestämd*, ege befraktare af helt fartyg fordra, att fartyget förläggas till den plats, han anvisar, så vida hinder ej möter att dit förlägga fartyget och detta kan ej mindre under lastningen der ligga flott och säkert, än äfven med intagen last åter derifrån utlöpa; åliggande det befraktaren, der han vill hafva fartyget så förlagdt, att *på anmaning ofördröjligen* meddela befälhafvaren behörig *anvisning*. Hafva flere befraktat fartyget, hvar till viss del, och förena sig samtliga befraktarne om viss lastningsplats, ege de enahanda rätt, som, efter ty nyss är sagdt, tillkommer befraktare af helt fartyg.

Kongl. Maj:ts förslag:

ningsplats, ege de enahanda rätt, som, efter ty nyss är sagdt, tillkommer befraktare af helt fartyg.

Befälhafvaren vare, der fartyget befraktats i sin helhet eller till viss del, pligtig att, på befraktarens begäran, från den plats, dit fartyget för lastningen förlagts, vidare förhåla det till annan beqväm lastningsplats, men njute derfor af befraktarens ersättning, som i händelse af tvist bestämmes af skiljemän.

Utskottets förslag:

Befälhafvaren vare, der fartyget befraktats i sin helhet eller till viss del, pligtig att, på befraktarens begäran, från den plats, dit fartyget för lastningen förlagts, vidare förhåla det till annan beqväm lastningsplats, men njute derfor af befraktarens ersättning, som i händelse af tvist bestämmes af skiljemän.

115 §.

Den, som inlastar gods, hvars förande kan medföra äfventyr för fartyget eller för den öfriga lasten, utan att angifva denna godsets beskaffenhet eller utan att iakttaga de föreskrifter, som för försändande af sådant gods må vara gifna, svare för all kostnad och skada, som derigenom annan tillskyndas; skolande ersättningen i händelse af tvist bestämmas af skiljemän. Lag samma vare, der någon inlastar gods utan befälhafvarens vetskap eller origtigt angifver gods, som inlastas; den, som godset inlastat, vare ock pligtig att derfor erlægga högsta frakt, som för dylikt gods gälde i lastningsorten för sådan resa, som fartyget företager.

Gods, som sålunda inlastats, må på aflastarens bekostnad åter föras i land eller, om förhållandet uppdagas först sedan fartyget gått till sjös och godset icke utan äfventyr kan behållas i fartyget, kastas öfver bord; men den, som inlastat godset, gälde ändock full frakt.

116 §.

Vid inlastning åligge befraktaren att till fartygets sida framföra godset; öfriga lastningskostnaden äfvensom kostnaden för godsets stufning samt för nödigt underlag och garnering skall af bortfraktaren bestridas.

Är genom aftal viss plats bestämd för lastens intagande, men är fartyget så djupgående, att det icke

Vid inlastning åligge befraktaren att till fartygets sida framföra godset; öfriga lastningskostnaden äfvensom kostnaden för godsets stufning samt för nödigt underlag och garnering skall af bortfraktaren bestridas.

Är genom aftal viss plats bestämd för lastens intagande, men är fartyget så djupgående, att det icke

Kongl. Maj:ts förslag:

kan förläggas till den plats, som aftalats, skall bortfraktaren bekosta godsets framförande från land till fartygets sida; lag samma vare, der icke viss lastningsplats aftalats men fartyget af anledning, som nyss är sagd, icke kan förläggas till vanlig lastningsplats i hamnen.

Utskottets förslag:

kan förläggas till den plats, som aftalats, skall bortfraktaren bekosta godsets framförande till fartygets sida; lag samma vare, der icke viss lastningsplats aftalats, men fartyget af anledning, som nyss är sagd, icke kan inkomma i den hamn, befraktningsaftalet bestämmer.

117 §.

Utan aflastarens samtycke må hans gods icke lastas å fartygets däck eller i dess båt eller hängas på sidan utom bords.

118 §.

Är fartyg befraktadt i sin helhet eller till viss del, vare befälhafvaren skyldig att utan ersättning en viss tid afbida, att godset aflemnas (liggedagar). Är ej lastningen inom liggedagarne fullbordad, vare befälhafvaren skyldig att mot ersättning dertill lemna ytterligare rådrum (öfverliggedagar). Liggedagarne tillsammans med öfverliggedagarne utgöra fartygets lastningstid.

Lastningstiden räknas från och med nästa helgfria dag efter det fartyget är färdigt att å behörig lastningsplats mottaga last och befälhafvaren derom underrättat aflastaren; dock att, der sådan underrättelse meddelas å helgdag eller senare än klockan fyra eftermiddagen å söckendag, underrättelsen räknas såsom afgifven först följande söckendag. Är aflastaren icke känd eller icke att träffa, skall underrättelsen meddelas genom kungörelse i tid-

Är fartyg befraktadt i sin helhet eller till viss del, vare befälhafvaren skyldig att utan ersättning en viss tid afbida, att godset aflemnas (liggedagar). Är ej lastningen inom liggedagarne fullbordad, vare befälhafvaren skyldig att mot ersättning dertill lemna ytterligare rådrum (öfverliggedagar). Liggedagarne tillsammans med öfverliggedagarne utgöra fartygets lastningstid.

Lastningstiden räknas från och med nästa helgfria dag efter det fartyget är färdigt att mottaga last och befälhafvaren derom underrättat aflastaren, så ock, der anvisning, som i 114 § sägs, meddelats, fartyget blifvit förlagdt till den anvisade platsen; dock att, der sådan underrättelse meddelas å helgdag eller senare än klockan fyra eftermiddagen å söckendag, underrättelsen räknas såsom afgifven först följande söckendag. Är aflastaren icke känd eller icke att

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

ning inom orten eller på annat der brukligt sätt.

träffa, skall underrättelsen meddelas genom kungörelse i tidning inom orten eller på annat der brukligt sätt.

119 §.

I brist af särskildt aftal beräknas liggedagarne, olika för segelfartyg och för ångfartyg, sålunda:

	Register- ton.	För segelfartyg.	För ångfartyg.
För fartyg, som icke är öfver	50	4 dagar.	2 dagar.
för fartyg öfver 50 men ej öfver	100	6 —	} 3 —
— — — 100 —	150	7 —	
— — — 150 —	200	8 —	
— — — 200 —	250	9 —	} 4 —
— — — 250 —	300	10 —	
— — — 300 —	400	11 —	
— — — 400 —	500	12 —	} 5 —
— — — 500 —	600	13 —	
— — — 600 —	750	14 —	
— — — 750 —	900	15 —	} 6 —
— — — 900 —	1100	16 —	
— — — 1100 —	1350	17 —	
— — — 1350 —	1650	18 —	} 9 —
— — — 1650 —	2000	19 —	
			10 —

Har fartyget större dräktighet än 2000 registerton, beräknas ytterligare en liggedag för öfverskjutande dräktighet af högst 400 ton och så vidare.

Såsom liggedagar räknas icke sön- och helgdagar, icke heller de dagar, under hvilka lastning ej kunnat ske till följd af något från fartyget härörande hinder; dock att, der sådant hinder icke varat längre än en half arbetsdag, endast en half dag afräknas. Äro genom öfverenskommelse liggedagarne bestämda till visst antal löpande dagar, inräknas jemväl sön- och helgdagar.

I liggedagarne inräknas jemväl de uppehåll, som orsakas genom fartygets förhållning från en lastningsplats till annan, efter ty i 114 § andra stycket sägs.

120 §.

Der ej annorlunda aftalats, skall antalet öfverliggedagar utgöra hälften af liggedagarnes antal; de beräknas såsom löpande dagar.

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

Ersättning för öfverliggedagar skall, der ej annat aftal skett, utgå med trettio öre om dagen för hvarje ton af fartygets drägtighet, om fartyget är segelfartyg, och med fyratio öre, om det är ångfartyg; skolande ersättning för del af en dag utgå såsom för hel öfverliggedag, der samma del utgör mer än hälften af en arbetsdag, men eljest för en half dag.

Ersättningen är för hvarje dag förfallen till betalning.

121 §.

Hvad här ofvan är stadgadt angående viss lastningstid vare ej gällande för fartyg, som gör regelbundna resor mellan vissa orter efter en på förhand kungjord plan.

122 §.

Befälhafvaren vare ej pliktig att efter lastningstidens utgång mottaga gods till inlastning. Allt gods, som inom nämnda tid aflemnats, vare han pliktig att medtaga, ändå att fartyget för godsets intagande och stufning uppehålls utöfver lastningstiden; befraktaren ersätte dock all deraf uppkommande skada och förlust, hvilken ersättning i händelse af tvist skall bestämmas af skiljemän och ej må sättas lägre än för öfverliggedagar.

123 §.

Angår befraktningen styckegods, åligge aflastaren att på befälhafvarens tillsägelse aflemna godset till inlastning; är aflastaren icke känd eller icke att träffa, sker tillsägelse på sätt 118 § för sådant fall stadgar. Aflemnas icke, oaktadt tillsägelse skett, godset så tidigt, att det beqvämligen kan intagas och stufvas, vare befälhafvaren icke skyldig att medtaga godset, men befraktaren gälde ändock full frakt.

Hvad här är sagdt om befälhafvares skyldighet att tillsäga aflastare vare ej gällande med afseende å fartyg, som i 121 § omförmåles.

124 §.

Då inlastning sker, skall befälhafvaren, sjelf eller genom styrmannen, på aflastarens begäran meddela bevis om godsets mottagande, allt efter som det aflemnas. Sådant lastqvitto bör till befälhafvaren återställas när konnossement af honom undertecknas; lossas godset innan konnossement derå utfärdats, skall nämnda qvitto återställas när godset utlemnas.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

125 §.

Aflastaren åligge att inom den för lastningen bestämda tid tillställa befälhafvaren alla nödiga, lasten rörande handlingar; försummas det och fördröjes till följd deraf fartygets afgång utöfver lastningstiden, njute bortfraktaren ersättning för uppehållet, efter ty i 120 och 122 §§ sägs.

Befälhafvaren vare pliktig sörja för att fartyget, sedan lasten intagits och nödiga handlingar aflemnats, kan ofördröjligen anträda resan; underlåter han det eller fördröjer eljest utan giltig anledning resans anträdande, ege befraktaren rätt att häfva aftalet och njute ersättning, efter pröfning af skiljemän, för skada och förlust, som genom dröjsmålet vållas.

Aflastaren åligge att inom den för lastningen bestämda tid tillställa befälhafvaren alla nödiga, lasten rörande handlingar; försummas det och fördröjes till följd deraf fartygets afgång utöfver lastningstiden, njute bortfraktaren ersättning för uppehållet, efter ty i 120 och 122 §§ sägs.

Befälhafvaren vare pliktig sörja för att fartyget, *så snart* lasten intagits och nödiga handlingar aflemnats, *kan anträda* resan; underlåter han det eller fördröjer eljest utan giltig anledning resans anträdande, ege befraktaren rätt *att njuta* ersättning, efter pröfning af skiljemän, för skada och förlust, som genom dröjsmålet vållas, *samt att häfva aftalet, om skäl dertill üro.*

126 §.

Befraktare af helt fartyg ege rätt att häfva fraktslutet mot erläggande af half frakt äfvensom ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som redan må hafva egt rum, så vida han hos befälhafvaren uppsäger aftalet innan fartyget anträdt den resa, befraktningen angår; är vid lastningstidens utgång icke någon last aflemnad, anses fraktslutet från befraktarens sida häfdt, ändå att uppsägning ej skett. Angår befraktningens aftalet flere resor, erlægges half frakt för första resan och fjerdedels frakt för de öfriga; dock att, der

Befraktare af helt fartyg ege rätt att häfva fraktslutet mot erläggande af half frakt äfvensom ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som redan må hafva egt rum, så vida han hos befälhafvaren uppsäger aftalet innan fartyget *anträdt resa, som* befraktningen angår; är vid lastningstidens utgång icke någon last aflemnad, anses fraktslutet från befraktarens sida häfdt, ändå att uppsägning ej skett. Angår befraktningens aftalet flere resor, erlægges half frakt för första resan och fjerdedels frakt för *en hvar af* de öfriga; dock

Kongl. Maj:ts förslag:

aftalet angår resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, half frakt skall utgå jemväl för återresan.

Aflemnas icke gods till den i aftalet bestämda myckenhet, vare befälhafvaren ej pliktig att anträda resan innan befraktaren erlagt frakt för det gods, som icke försändes, samt ersatt den kostnad, som kan för bortfraktaren uppkomma till följd af befraktarens underlåtenhet att lemna full last, eller ock för bortfraktarens fordran stält säkerhet; har icke, oakadt anmaning skett, betalning erlagts eller säkerhet blifvit stäld före lastningstidens utgång, ege befälhafvaren anse fraktslutet från befraktarens sida häfdt, och denne gälde frakt och ersättning, såsom förut är sagdt.

Är konnossement å inlastadt gods redan utfärdadt, gälle hvad i 141 § sägs.

Utskottets förslag:

att, der aftalet angår *endast* resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, half frakt skall utgå jemväl för återresan.

Aflemnas icke gods till den i aftalet bestämda myckenhet, vare befälhafvaren ej pliktig att anträda resan, innan befraktaren erlagt frakt för det gods, som icke försändes, samt ersatt den kostnad, som kan för bortfraktaren uppkomma till följd af befraktarens underlåtenhet att lemna full last, eller ock för bortfraktarens fordran stält säkerhet; har icke, oakadt anmaning skett, betalning erlagts eller säkerhet blifvit stäld före lastningstidens utgång, ege befälhafvaren anse fraktslutet från befraktarens sida häfdt, och denne gälde frakt och ersättning, såsom förut är sagdt.

Är konnossement å inlastadt gods redan utfärdadt, gälle hvad i 141 § sägs.

127 §.

Der i fall, som 126 § omförmäler, på grund af fraktslutets häfvande redan inlastadt gods skall åter lossas, njute bortfraktaren ersättning för alla utgifter för godsets inlastning och lossning, så ock för uppehåll, efter ty i 120 och 122 §§ sägs.

128 §.

Vill befraktare af helt fartyg häfva fraktslutet efter det fartyget anträdt den resa, befraktningen angår, vare han pliktig att gällda full frakt äfvensom ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som må hafva egt rum; dock skola endast tre fjerdedelar af frakten erläggas, der fartyget befraktats att å annan ort intaga last och aftalet uppsäges innan fartyget lemnat lastningsorten eller återgår till följd af befraktarens underlåtenhet att aflemna last eller att vid ofullständigt aflemnande

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

fullgöra hvad enligt 126 § honom åligger. Angår befraktningsaftalet flere resor, erlægges full frakt för resa, som redan begynt, half frakt för den derpå följande resan samt fjerdedels frakt för de öfriga; angår aftalet resa till viss ort och omedelbar återresa derifrån, skola tre fjerdedelar af frakten för begge resorna gäldas, der aftalet återgår innan återresan begynt.

Befraktaren ege ej fordra att fartyget för godsets utlossning skall anlöpa hamn under resan; anlöpes af annan anledning ort, der lossning kan ske, ege befraktaren der utbekomma godset, men vare pliktig att, efter pröfning af skiljemän, ersätta ej mindre den särskilda kostnad, som för lossning å den ort må uppkomma, än ock den skada och förlust, som genom lossningen må tillskyndas bortfraktaren.

Är konnossement å inlastadt gods utfärdadt, gälle hvad i 141 § sägs.

129 §.

Hafva flere befraktat ett fartyg, hvar till viss del, och förena sig saintlige befraktarne om fraktslutets häfvande, vare lag, som i 126, 127 och 128 §§ sägs. Kunnade de icke alla förena sig, gälde den, som vill för sin del häfva fraktslutet, full frakt äfvensom ersättning för öfverliggedagar och ytterligare uppehåll, som må hafva egt rum, i den mån, befraktaren är därför ansvarig; ersätte ock den kostnad, som till följd af fraktslutets häfvande kan för bortfraktaren uppkomma. Inlastadt gods ege befraktare lossa, der det kan ske utan att skada genom resans fördröjande eller annorledes tillskyndas öfrige befraktare; men bortfraktaren njute ersättning för kostnad, skada och förlust, efter ty i 128 § sägs.

130 §.

Är befraktare pliktig att gälda full frakt för gods, som icke med fartyget föres fram till bestämmelseorten, ege han åtnjuta afdrag å frakten för de särskilda utgifter, hvilka af sådan anledning varda bortfraktaren besparade: medtager befälhafvaren i stället annat gods, skall af den frakt, som därför betingas, hälften gå i afräkning å befraktarens skuld.

131 §.

Tages inlastadt gods i mät, må det ej lossas under andra vilkor, än befraktaren egt utbekomma detsamma; varder godset utmättningsvis såldt, gälle hvad i 277 § stadgas.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

132 §.

När gods är inlastadt, vare befälhafvaren eller den, som i befälhafvarens ställe dertill bemyndigats, pliktig att, på aflastarens begäran, utfärda konnossement, innefattande erkännande om godsets mottagande och förbindelse att å uppgifven ort aflemna godset.

Konnossementet skall innehålla, förutom ort och dag för utfärdandet samt utfärdarens underskrift, uppgift å fartyget, det inlastade godset och bestämmelseorten äfvensom angifva, till hvem godset skall i bestämmelseorten aflemnas. Der sådant å någondera sidan äskas, skall tillika uppgifvas befälhafvaren, när handlingen icke af denne utfärdats, aflastaren, fartygets hemort, huru vida det är ångfartyg eller segelfartyg, lastens art och beskaffenhet, vikt, mängd och märken samt den betingade frakten, så ock intagas hänvisning till befraktningsaftalet i dess helhet eller i vissa delar.

133 §.

Konnossement skall utfärdas i så många exemplar, som aflastaren finner nödiga; önskar aflastaren särskilda konnossement å delar af lasten, vare befälhafvaren skyldig att utfärda sådana. Aflastaren åligger att med sin underskrift till riktigheten erkänna ett exemplar af konnossementet, som befälhafvaren behåller. Befälhafvaren må ej underteckna konnossement förrän godset inlastats.

Utfärdas konnossementet i flera exemplar, skall hvarje exemplar utmärka, huru många blifvit utfärdade. Samtliga exemplar skola vara af lika innehåll; dock må, der aflastaren det äskar, de särskilda exemplaren i konnossementets text betecknas med särskilda nummer, såsom första, andra, tredje och så vidare.

134 §.

Konnossement må ställas till viss man eller till innehafvaren. Är konnossementet stäldt till viss man, må det öfverlätas till annan, ändå att ej något derom är i konnossementet nämndt. Har utfärdaren genom orden: »icke till order», eller dylikt, gjort förbehåll mot öfverlåtelse, ege den, till hvilken konnossementet öfverlätas, ej bättre rätt än den, till hvilken konnossementet är stäldt.

En hvar, som genom innehållet af konnossementets text eller genom behörigen sammanhängande och till honom fortgående följd af öfverlåtelse eller genom öfverlåtelse in blanco visar sig vara rätt innehafvare af konnossementet, ege på grund af detsamma fordra godsets utlemnande.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

135 §.

Är icke viss lossningsplats genom aftal bestämd, skall fartyget för godsets utlossning förläggas till vanlig lossningsplats i hamnen; dock ege lastemottagare enahanda rätt att för lossningen anvisa särskild plats, som, efter ty i 114 § sägs, vid inlastning tillkommer befraktare. Angående lastemottagares rätt att för lossningen fordra fartygets vidare förhållande till annan plats i hamnen gälle ock hvad i 114 § är för befraktare stadgadt.

Är icke viss lossningsplats genom aftal *bestämd*, ege lastemottagare enahanda rätt att för lossningen anvisa särskild plats, som, efter ty i 114 § sägs, vid inlastning tillkommer befraktare. Angående lastemottagares rätt att för lossningen fordra fartygets vidare förhållande till annan plats i hamnen gälle ock hvad i 114 § är för befraktare stadgadt.

136 §.

Vid lossning skall befälhafvaren aflemna godset vid fartygets sida, men öfriga lossningskostnaden bäres af lastemottagaren.

Vid lossning skall befälhafvaren aflemna godset vid fartygets sida, men öfriga lossningskostnaden bäres af lastemottagaren.

Är fartyget så djupgående, att det icke kan förläggas till vanlig lossningsplats i hamnen eller, der viss lossningsplats är genom aftal bestämd, icke förläggas till denna, skall bortfraktaren bekosta godsets framförande till behörig lossningsplats.

Är genom *aftal viss plats bestämd för lossning*, men är fartyget så djupgående, att det icke kan förläggas till den plats, som *aftalats*, skall bortfraktaren bekosta godsets framförande från fartygets sida; lag samma vare, der icke viss lossningsplats *aftalats*, men fartyget af *anledning*, som *nyss är sagd*, icke kan inkomma i den hamn, befraktningsaftalet bestämmer.

137 §.

När fartyget är helt och hållet eller till viss del befraktadt, vare befälhafvaren pliktig att lemna lastemottagaren viss tid till godsets mottagande (lossningstid), dels utan ersättning (liggedagar), dels mot ersättning (öfverliggedagar); dock vare med afseende å fartyg, som i 121 § omförmäles,

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

lag, som der sägs. Angående befälhafvarens skyldighet att underrätta lastemottagaren, när fartyget är färdigt att lossa, äfvensom angående antalet af liggedagar och öfverliggedagar, grunden för lossningstidens beräkning och den för öfverliggedagar utgående ersättning gälle hvad i 118—120 §§ är för lastning stadgadt.

Eger lossning och lastning rum i ett sammanhang för samma persons räkning, må öfverliggedagar ej beräknas förrän liggedagarne för hvardera gått till ända.

138 §.

Mottagare af stycke gods skall genast på befälhafvarens tillsägelse afhenta godset i den ordning, befälhafvaren bestämmer; är mottagaren icke känd eller icke att träffa, sker tillsägelse på sätt 118 § för dylikt fall stadgar.

Stycke gods, som befordras med fartyg af den beskaffenhet, 121 § omförmäler, ege befälhafvaren utan särskild tillsägelse utlossa.

139 §.

I bestämmelseorten skall befälhafvaren utlemna lasten till den, hvilken är innehafvare af sådant exemplar af konnossementet, som enligt 134 § berättigar honom att fordra godsets utlemnande. Sedan godset till lastemottagaren aflemnats, skall konnossementet, med åtecknad bevis om godsets aflemnande, återställas till befälhafvaren.

Der befälhafvaren det äskar, åligge lastemottagaren att, innan lossningen börjar, sätta konnossementet i taka händer att vid lossningens afslutande hållas befälhafvaren till handa, så ock att i mån af lossningens fortgång göra anteckning å konnossementet om hvad som aflemnats eller derom meddela särskildt bevis.

140 §.

Anmäla sig flere behörige innehafvare af konnossement, må befälhafvaren icke till någon af dem utlemna godset, utan åligge honom att lemna det i förvar till den gode man, parterne utse, eller, der de ej kunna enas om sådan, upplägga godset under säker vård och derom ofördröjligen underrätta parterne; dock skall,

Anmäla sig flere behörige innehafvare af konnossement, må befälhafvaren icke till någon af dem utlemna godset, utan åligge honom att för vederbörande lastemottagares räkning lemna det i förvar till den gode man, parterne utse, eller, der de ej kunna enas om sådan, upplägga godset under säker vård och derom

Kongl. Maj:ts förslag:

der de särskilda exemplaren äro betecknade med särskilda nummer, som i 133 § sägs, godset utlemnas till den, som är innehafvare af det exemplar, hvilket är utmärkt med lägsta nummer.

Utskottets förslag:

ofördröjligen underrätta parterne; dock skall, der de särskilda exemplaren äro betecknade med särskilda nummer, som i 133 § sägs, godset utlemnas till den, som är innehafvare af det exemplar, hvilket är utmärkt med lägsta nummer.

141 §.

Annanstädes än i bestämmelseorten må befälhafvaren icke, ändå att fraktslutet häfves innan resan begynt, eller denna senare afbrytes, utlemna godset utan att af konnossement, som ej innehåller förbehåll mot öfverlåtelse, samtliga utfärdade exemplar till honom återställas; dock vare, der exemplaren betecknats med särskilda nummer, som i 133 § sägs, innehafvaren af det exemplar, hvilket betecknats såsom det första, berättigad att få godset till sig utlemnadt, ändå att öfriga exemplar icke återställas.

142 §.

Har, efter det gods blifvit till inlastning mottaget och innan det aflemnats, godset förkommit, skadats eller minskats, vare bortfraktaren derför ansvarig, der ej antagas må, att förlusten, skadan eller minskningen tillkommit genom sjöolycka, uppbringning eller annan olyckshändelse, som det ej stått i befälhafvarens eller besättningens magt att afvärja, eller orsakats af bristfällighet i godsets inpackning eller af dess egen beskaffenhet att lätt förderivas eller minskas, såsom när spanmål sammanbrinner, flytande varor afdunsta eller utläka, eller när kreatur dö.

Har skada uppkommit derigenom att fartyget vid resans början varit i bristfälligt skick, vare bortfraktaren ej skyldig att ersätta skadan, der bristen icke kunnat upptäckas, oaktadt all omsorg blifvit använd.

143 §.

Inlastas gods, som fordrar särskild vård, skall sådant för befälhafvaren uppgifvas och å godset tydligen utmärkas; försummas det, må ersättning ej fordras för skada, som icke utan sådan vård kunnat användas.

Penningar, värdepapper eller dyrbarheter ersättas icke, så vida de icke blifvit såsom sådana angifna och värdet uppgifvits.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

144 §.

Konnossementet bestämmer rättsförhållandet mellan bortfraktaren och lastemottagaren, och skall förty i öfverensstämmelse med konnossementet lasten till den sistnämnde utlemnas.

Betalning för öfverliggedagar eller för annat uppehåll, som vid godsets inlastning egt rum, må ej affordras lastemottagaren, der ej konnossementet utvisar, att fordringen är ogulden.

145 §.

Inlastas gods, som är slutet i packor, kistor eller kärl, så att innehållet är befälhafvaren obekant, eller har gods, som uppgifvits till mått, vikt eller antal, icke af befälhafvaren mottagits efter mätning, vägning eller räkning, ege befälhafvaren derom göra anmärkning i konnossementet; har sådan anmärkning skett, vare bortfraktaren utan ansvarighet, der uppgiften angående godsets art och beskaffenhet eller dess myckenhet finnes oriktig, så vida icke vid inlastningen utrönts eller med användande af vanlig uppmärksamhet bort kunna utrönas, att uppgiften var oriktig.

146 §.

Har vid godsets inlastning icke kunnat säkert utrönas, om godset var i oskadadt skick och försedt med behörig beklädnad, ege befälhafvaren i konnossementet genom orden »fri från läck, bräck eller skada», eller genom annat dylikt förbehåll, fritaga bortfraktaren från ansvarighet för all skada, som icke bevisligen tillkommit af sådan anledning, att denne jemlikt 142 § bör därför ansvara.

147 §.

Inlastas gods, som tydligen kan skönjas vara skadadt eller illa beklädt, åligge befälhafvaren att sådant i konnossementet uttryckligen anmärka. Underlåter han det, må förhållandet ej åberopas till bortfraktarens fritagande från ansvarighet för skada, ändå att i konnossementet tecknats sådant förbehåll, som i 146 § omförmåles.

148 §.

Innan lastemottagaren mottager godset ege han, till utrönande af dess tillstånd, låta godset besigtigas af besigtningmän, som i 332 § andra stycket sägs.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Har gods utan förutgången besigtning blifvit utlemnadt till lastemottagaren och vill han göra anmärkning angående godsets tillstånd, åligge honom att före utgången af nästa söckendag efter utfäendet anordna besigtning å godset; försummas det, ege han ej fordra ersättning för skada eller minskning, som icke bevisligen tillkommit genom fel eller försummelse af bortfraktare, befälhafvare eller besättning.

Om tiden för besigtningen bör befälhafvaren underrättas; anordnar befälhafvaren sjelf, jemlikt 42 §, besigtning å godset, bör, så vida ske kan, lastemottagaren kallas att dervid närvara. Finnes vid besigtningen gods skadadt eller minskadt, skola besigtningmännen meddela utlåtande angående den orsak, som må antagas hafva vållat skadan eller minskningen.

149 §.

Skall jemlikt 142 § bortfraktare ersätta felande, skadadt eller minskadt gods, eller skall han utgifva ersättning för gods, som blifvit jemlikt 49 § såldt för fartygets behof, bestämmes ersättningen efter ty i 200 och 201 §§ stadgas angående ersättande af gods i gemensamt haveri.

150 §.

Har befälhafvare tagit gods om bord utan att aftal skett om fraktens belopp, erlägges frakt efter hvad vid tiden för inlastningen var gångbar frakt å lastningsorten. Har af gods, derom aftal skett, mer inlastats, än aftaladt var, erlägges därför frakt efter enahanda grund, som för det gods, aftalet angick.

151 §.

För gods, som icke finnes i behåll vid resans slut, utgår icke frakt, så vida icke godset förlorats till följd af sin egen beskaffenhet att lätt förderfvas eller till följd af bristfällig inpackning eller eljest till följd af aflastarens vållande, eller godset blifvit under resan såldt för egarens räkning.

Är frakt på förhand betald för gods, för hvilket befraktaren, efter ty nu är sagdt, icke är pligtig att gälda frakt, skall förskottet återbäras, der ej annat förbehåll skett.

152 §.

Kärl med flytande varor må egaren öfverlåta för frakten, der mer än hälften af innehållet saknas. Denna rätt, som gäller hvarje särskildt kärl,

Kongl. Maj:ts förslag:

må icke utöfvas efter det kärlet till mottagaren aflemnats och ege ej rum, der kärlet vid inlastningen varit bristfälligt eller illa beklädt och befälhafvaren, der konnossement utfärdats, om förhållandet gjort anmärkning, på sätt i 147 § sägs.

153 §.

Bortfraktaren skall vidkännas alla skeppsumgälder, bogserings-, karantäns- och andra dylika kostnader, som äro förbundna med resan från lastningsorten till lossningsorten; och må förty godtgörelse derfor ej afordras befraktaren.

154 §.

Mottagandet af godset medför för mottagaren förpligtelse att gälda frakt samt hvad bortfraktaren eljest eger att fordra af befraktaren enligt konnossement eller annan handling, enligt hvilken godset mottages.

155 §.

Befälhafvaren vare ej pliktig att utlemna godset innan lastemottagaren guldit de i 154 § omförmälda fordringar äfvensom ersättning för öfverliggedagar och annat uppehåll vid lossningen, så ock haveribidrag samt annan fordran, för hvilken godset må häfta, eller ock i allmänt förvar eller hos enskild man, som af befälhafvaren godkännes, nedsatt fordringsbeloppet att af befälhafvaren lyftas efter godsets aflemnande. För ännu icke fastställda haveribidrag må gods ej qvarhållas, om lastemottagaren för dem ställer säkerhet.

Hvad nu stadgats vare ock gällande, der lossning af gods eger rum i lastningsorten eller under resan.

156 §.

Vägrar lastemottagare att mot- taga lasten, eller är mottagare icke känd eller icke att träffa, äligge befälhafvaren att, der det lämpligen kan ske, om förhållandet genast underrätta aflastaren; har icke någon, som till lastens mottagande är behörig, anmält sig så tidigt, att lossningen kan hinna afslutas före loss-

Vägrar lastemottagare att mot- taga lasten, eller är mottagare icke känd eller icke att träffa, äligge befälhafvaren att, der det lämpligen kan ske, om förhållandet genast underrätta aflastaren; har icke någon, som till lastens mottagande är behörig, anmält sig så tidigt, att lossningen kan hinna afslutas före loss-

Kongl. Maj:ts förslag:

ningstidens utgång eller, der befraktningen angår styckegods, ega rum å den af befälhafvaren bestämda tid, låte befälhafvaren lossa godset och upplägga det under säker vård. Underlåter lastemottagaren att fullgöra hvad enligt 155 § för godsets utfående åligger honom, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen, så att denna ej kan ega rum i rätt tid, ege befälhafvaren lossa godset och upplägga det, som nyss är sagdt.

Upplägges godset, underrätte befälhafvaren derom lastemottagaren, der denne är känd och tillstådes å lossningsorten, men kungöre det eljest på sätt 118 § för dylikt fall stadgar.

Varder befälhafvaren för godsets uppläggning eller eljest för lossningen utan eget vållande uppehållen utöfver lossningstiden, njute bortfraktaren ersättning för all skada och förlust, hvilken ersättning i händelse af tvist skall bestämmas af skiljemän och ej må sättas lägre än för öfverliggedagar.

Utskottets förslag:

ningstidens utgång eller, der befraktningen angår styckegods, ega rum å den af befälhafvaren bestämda tid, låte befälhafvaren lossa godset och *för vederbörande lastemottagares räkning* upplägga det under säker vård. Underlåter lastemottagaren att fullgöra hvad enligt 155 § för godsets utfående åligger honom, eller uppehåller han eljest fartyget för lossningen, så att denna ej kan ega rum i rätt tid, ege befälhafvaren lossa godset och upplägga det, som nyss är sagdt.

Upplägges godset, underrätte befälhafvaren derom lastemottagaren, der denne är känd och tillstådes å lossningsorten, men kungöre det eljest på sätt 118 § för dylikt fall stadgar.

Varder befälhafvaren för godsets uppläggning eller eljest för lossningen utan eget vållande uppehållen utöfver lossningstiden, njute bortfraktaren ersättning för all skada och förlust, hvilken ersättning i händelse af tvist skall bestämmas af skiljemän och ej må sättas lägre än för öfverliggedagar.

157 §.

Varder gods upplagdt af anledning, som i 140 eller 156 § sägs, ege befälhafvaren låta genom offentlig auktion sälja så mycket af godset, att, utom tull och öfriga omkostnader, de i 155 § omförmälda fordringar dermed betäckas.

158 §.

Utlemnas gods till lastemottagarens förfogande, ege bortfraktaren ej vidare talan mot befraktaren för fordran, som bort af mottagaren gäldas;

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

dock stånde honom öppet att hos befraktaren utsöka hvad denne till bortfraktarens skada skulle vinna, om fordringen upphörde. Har befälhafvaren icke utlemnat godset men finnes det vid försäljning icke förslå till fordringens gäldande, vare befraktaren ansvarig för bristen.

159 §.

Om före fartygets afgang från den hamn, der resan skall börja, fartyget eller godset genom utbrott af krig blifver ofritt, fartyget belägges med embargo, den hamn, der resan skall börja, eller den, dit den är stäld, genom blockad stänges, det gods, befraktningen angår, förbjudes till utförsel i aflastningsorten eller till införsel i bestämmelseorten, eller fartygets resa eller godsets försändning genom annan åtgärd af högre hand hindras; då ege såväl befälhafvaren som befraktaren rätt att häfva fraktslutet; och drage hvar sin kostnad och skada.

Angår sådant hinder endast en del af befraktares gods, ege han ej häfva aftalet utan att betala frakt, efter ty i 126 och 129 §§ sägs; häfves icke aftalet, må inlastadt gods, som af hindret träffas, på befraktarens bekostnad åter lossas. Anmäler befraktaren före lastningstidens utgång sig vilja i stället inlasta annat gods, som likaså beqvämt kan å fartyget föras, vare befälhafvaren pliktig att medtaga godset, der det utan uppehåll aflemnas; njute dock af befraktarens ersättning, efter pröfning af skiljemän, ej mindre för den ökade kostnad, som för godsets inlastning må uppkomma, än äfven för uppehållet, efter ty i 120 och 122 §§ sägs. Häfva flere befraktat fartyget, hvar till viss del, må fartyget icke för intagande af annat gods utan samtliga befraktares medgifvande uppehållas utöfver lastningstiden.

Är fartyg befraktadt till flere, och varda på grund af hinder för en eller flere af befraktarne de med dem slutna aftal häfda, ege befälhafvaren uppsäga jemväl öfriga fraktsluten, der den frakt, som för resan skulle komma att utgå, understiger hälften af hela det betingade fraktbeloppet.

160 §.

Går fartyg under resa förloradt eller förklaras det icke vara istånd-sättligt, upphöre befraktningsaftalet att vara gällande; dock vare befälhafvaren pliktig att för lastegarens räkning vidtaga sådan åtgärd med lasten, som i 57 § föreskrifves.

Frakt beräknas i ty fall efter det tillryggalagda afståndets förhållande till hela den resa, fraktslutet afsåg, dock med fäst afseende å den tid, som

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

till resan åtgått, samt de dermed förbundna särskilda svårigheter och kostnader i förhållande till den öfriga resans (afståndsfrakt). Kunnat parterne icke enas om den frakt, som bör utgå, skall beloppet bestämmas af skiljemän.

Vill lastegaren för frakten öfverlåta det gods, som finnes i behåll, stående det honom öppet.

161 §.

Inträffar sådant hinder, som i 159 § omförmäles, efter det fartyget lemnat den hamn, der resan börjat, stående ändock hvardera parten fritt att häfva fraktslutet, men befraktaren gälde för den vid aftalets häfvande tillryggalagda delen af resan afståndsfrakt, efter ty i 160 § sägs. Häfves aftalet, åligge befälhafvaren att för lastegarens räkning vidtaga sådan åtgärd med lasten, som i 57 § föreskrifves.

Varder fartyget af sådant hinder efter lastens intagande uppehållet i lastningsorten eller i hamn, som under resan anlöpes, skall kostnaden för uppehållet fördelas å fartyg, frakt och last, såsom för gemensamt haveri stadgas; dock att, der aftalet häfves, sådan fördelning ej eger rum i afseende på kostnad, som derefter uppkommer.

162 §.

Häfves fraktslut på grund af sådant hinder, som i 159 § omförmäles, och skall till följd deraf lossning af last ega rum, vare befraktaren skyldig att vidkännas all kostnad, som för lossningen uppkommer, der hindret angår godset allena; angår hindret tillika fartyget eller detta allena, eller har befälhafvaren gjort bruk af den i nämnda § honom medgifna rätt att uppsäga fraktslut, vare om lossningskostnadens bestridande lag, som i 136 § stadgas.

163 §.

Varder fartyg af någon anledning uppehållet i lastningsorten eller å ort, som under resan anlöpes, och kan det skäligen antagas, att uppehållet skall blifva af längre varaktighet, ege befraktaren tillsvidare utlossa sitt gods, der han ställer säkerhet för betalning af de fordringar, som i 155 § omförmälas, för den händelse att godset icke på befälhafvarens tillsägelse i rätt tid åter inlastas. Är fartyget befraktadt till flere, må lossning af en befraktares gods icke utan öfriges samtycke ega rum, der skada eller förlust skulle dem genom lossningen tillskyndas.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

164 §.

Har fartyget för liden skada nödgats anlöpa nödhamn och befinnes vid anstald besigtning, i den ordning 41 § bestämmer, att till följd af uppehållet för fartygets iståndsättning lasten i sin helhet eller till väsentlig del skulle förderfvas, ege befraktaren häfva aftalet mot erläggande af afståndsfrakt, efter ty i 160 § sägs; dock att, der fartyget är befraktadt till flere, den rätt, nyss är sagd, icke eger rum, om någon af öfrige befraktare yrkar resans fortsättande.

165 §.

Äro exemplar af konnossement efter öfverlåtelse komma i särskilda personers händer och tvista innehafvarne om bättre rätt att utbekomma godset, gifve det exemplar företräde, hvilket öfverlåtaren först lemnat från sig i sådant skick, att mottagaren jemlikt 134 § erhöill behörighet att fordra godsets utlemnande; dock att, der exemplaren betecknats med särskilda nummer, som i 133 § sägs, det exemplar gifver bästa rätt, som är utmärkt med lägsta nummer. Har, innan den, hvilken, efter ty nu är sagdt, eger utbekomma godset, dertill anmält sig, lossning i bestämmelseorten skett till annan behörig innehafvare af konnossement, vare denne icke pliktig att utlemna godset, der det icke visas, att han vid konnossementets förvärfvande icke varit i god tro eller att han dervid handlat med grof vårdslöshet.

Äro exemplar af konnossement efter öfverlåtelse komma i särskilda personers händer och tvista innehafvarne om bättre rätt att utbekomma godset, gifve det exemplar företräde, hvilket öfverlåtaren först lemnat från sig i sådant skick, att mottagaren jemlikt 134 § erhöill behörighet att fordra godsets utlemnande; dock att, der exemplaren betecknats med särskilda nummer, som i 133 § sägs, det exemplar gifver bästa rätt, som är utmärkt med lägsta nummer. Har, innan den, hvilken, efter ty nu är sagdt, eger utbekomma *goods*, dertill anmält sig, lossning i bestämmelseorten skett till annan behörig innehafvare af konnossement, vare denne icke pliktig *att från sig lemna hvad han redan utbekommit*, der det icke visas, att han vid konnossementets förvärfvande icke varit i god tro eller att han dervid handlat med grof vårdslöshet.

166 §.

Vägrar köpare af varor, å hvilka konnossement till honom öfverlemnats, att godkänna eller betala rätteligen dragen vaxel å köpesumman, eller

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

undandraget han sig uppfyllande af de för öfverlåtelsen eljest städgade villkor, ege säljaren rätt att inställa lossning af godset och deröfver annorledes förfoga. Lag samma vare, der köparen, innan betalning för godset till fullo erlagts, kommit i konkurstillstånd eller vid utmätning funnits sakna tillgång att betala sin gäld eller ock, om han är köpman, inställt sina betalningar; dock med rätt för köparen eller konkursboet att mot köpeskillingens erläggande utbekomma godset. Har på grund af öfverlåtelse af köparen konnossement, som icke innehåller förbehåll mot öfverlåtelse, kommit i annan mans hand, ege säljaren ej mot denne den rätt, nyss är sagd, der det ej visas, att innehafvaren vid konnossementets förvärfvande icke varit i god tro eller att han dervid handlat med grof vårdslöshet.

Har i de fall, då köp af varor sålunda återgår, köparen godkänt vexel på köpeskillingen eller derå gjort afbetalning eller eljest fått vidkännas utgift för godset, vare säljaren skyldig att återställa vexeln eller det utbetalda beloppet äfvensom ersätta köparens hafda utgifter.

167 §.

Har konnossement förkommit, ege den, som förlorat konnossementet, hos Rätten i fartygets bestämmelseort göra ansökan om konnossementets dödande; inlemne då afskrift af konnossementet eller sådan uppgift om dess innehåll, som må vara nödig för konnossementets säkra igenkännande. Visar sökanden sannolik anledning att konnossementet verkligen förkommit, låte Rätten genom offentlig stämning, som å dess dörr skall anslås och i allmänna tidningar tre gånger, fjorton dagar mellan hvarje gång, införas, kalla konnossementets innehafvare att inom viss förelagd tid, räknad från den dag, stämningen sista gången i tidningarne infördes, uppvisa konnossementet vid Rätten; skolande den tid, som förelägges, icke sättas kortare än tre månader eller längre än ett år. Varder icke konnossementet inom föreskrifven tid uppvist och fullföljes derefter ansökningen, gifve Rätten utslag, hvarigenom konnossementet dödas.

Sedan offentlig stämning ägått, ege den, som begärt konnossementets dödande, utbekomma godset, derest han hos Rättens ordförande ställer säkerhet för de anspråk å godset, hvilka lagligen må tillkomma innehafvare af konnossementet.

168 §.

Den, hvilken med sådan åtkomst, som i 134 § sägs, har konnossement i handom, vare ej pligtig att utlemna det till den, för hvilken det må hafva

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

förkommit, der det ej visas, att han vid konnossementets förvärfvande icke varit i god tro eller att han dervid handlat med grof vårdslöshet.

169 §.

Angår befraktningsaftal befordrande af viss person såsom passagerare och dör denne före resans anträdande, eller varder han af laga förfall hindrad att medfölja, skall endast half afgift för resan erläggas, så vida hindret anmäles före fartygets afgang. Uteblifver eljest den, hvilken be-tingat sig plats såsom passagerare, skall full afgift erläggas.

170 §.

Aftal angående passagerares befordrande vare utan ersättningsskyldighet å någondera sidan förfallet, der sådant hinder för resan inträffar, som i 159 eller 160 § sägs; var resan börjad när hindret inträffade, vare passageraren dock pliktig att för den tillryggalagda delen af resan erlægga afgift, efter ty 160 § bestämmer.

171 §.

Passagerare vare skyldig att ställa sig till noggrann efterrättelse allt, hvad med afseende å ordning och skick om bord föreskrifves.

Hvad i 81 § är stadgadt med afseende å besättningen gälle ock för passagerare.

172 §.

Gods, som passagerare förer med sig om bord, skall, när det öfverlemnats till befälhafvaren eller den, som af honom satt är att mottaga godset, i händelse af förlust eller skada ersättas såsom annat gods, efter ty här ofvan är stadgadt.

173 §.

Befälhafvaren vare ej pliktig att utlemna passagerares gods innan passagerareafgiften guldits och betalning erlagts för kost under resan; ege ock, der betalning icke erlägges, upplägga och försälja godset, som i 156 och 157 §§ sägs.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Sjette kapitlet.

Om bodmeri.

174 §.

Upptager befälhafvare i nöd till resans fortsättande eller lastens bevarande eller vidare fortskaffande penningelån och pantförskrifver (förbodmar) därför, på sätt här nedan sägs, fartyg, frakt eller last, ege borgenären för sin fordrans betalning hålla sig allenast till de förbodmade föremålen efter det resan slutat, men njute för sin fordran förmånsrätt, efter ty i 11 kap. sägs.

Långifvare och läntagare ege rätt att bestämma viss afgift (premie) att för den försträckning och fara erläggas.

175 §.

För bodmerilån må befälhafvaren förpanta fartyg, frakt eller last, hvar för sig eller gemensamt. Tages lån till bestridande af utgift, som angår lasten allena, må denna särskildt förpantas; för annan utgift må lasten icke förpantas utan gemensamt med fartyg och frakt. Äro fartyg och last gemensamt pantförskrifna, skall, utan särskildt förbehåll, jemväl frakten anses vara under pantsättningen innefattad.

Har föremål förbodmats för utgift, som icke angår samma föremål, och varder till följd af pantsättningen betalning ur panten utsökt, ege pantens egare söka sitt åter ur de föremål, hvilka utgiften angick, med enahanda rätt, som, der samma föremål för lånet förbodmats, skulle hafva tillkommit långifvaren.

176 §.

Innan befälhafvaren upptager lån å bodmeri, skall han låta noggrant bestyrka behofvets verklighet och omfång, så vida ske kan, genom besigtning i den ordning, 41 § bestämmer, men eljest genom intyg af svensk konsul eller å ort, der sådan tjänsteman icke finnes, af annan myndighet.

177 §.

När bodmerilån upptages, skall derom upprättas skriftlig handling (bodmeribref) med alla de vilkor, som betingats. Sådan handling skall, för att gälla såsom bodmeribref, innehålla:

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

- 1) benämning af bodmeribref eller annan beteckning, som angifver, att aftalet är ingånget såsom bodmeri;
- 2) långifvarens namn;
- 3) uppgift å lånets och premiens belopp (bodmeriskulden);
- 4) uppgift å de pantförskrifna föremålen;
- 5) fartygets namn;
- 6) uppgift å den resa, för hvilken lånet upptages (bodmeriresan); och
- 7) befälhafvarens underskrift tillika med ort och dag för utfärdandet.

178 §.

Bodmeribref skall, der långifvaren det äskar, utfärdas i flera exemplar, hvilka alla skola vara lika lydande och utmärka, huru många blifvit utställda.

Öfverlåtes bodmeribref, deri långifvaren erhållit lof att låta brefvet komma i annans hand, vare mot nye innehafvaren invändning derom att laga anledning till lånets upptagande saknats lika gällande, som mot långifvaren.

179 §.

För bidrag, som till gäldande af gemensamt haveri skall utgå af förbodmadt föremål, sker ej afdrag å bodmeriskulden; varder af sådan anledning panten otillräcklig till lånets betalande, vare förlusten borgenärens.

180 §.

Befälhafvaren äligge att noggrant sörja för de förpantade föremålens vård och bevarande. Utan tvingande skäl må han icke företaga någon handling, hvarigenom pant utsättes för annan eller större fara, än långifvaren på grund af bodmeribrefvets innehåll hade anledning att förutsätta. Bryter befälhafvaren häremot, vare han borgenären ansvarig för all skada och förlust, som deraf kommer.

Har befälhafvaren, utan nödtvång och utan att långifvarens fördel sådant bjudit, ändrat den resa, som i bodmeribrefvet finnes bestämd, eller har han, utan sådan anledning och utan att det skett för att bispringa människor i sjönöd, afvikit från vanlig väg, eller har han efter bodmeriresans slut utsatt panten för ny fara; vare befälhafvaren, der panten sedan finnes otillräcklig till lånets gäldande, ansvarig för bristen, så vida icke visas kan, att förlusten skulle hafva uppstått, äfven om befälhafvaren iakttagit hvad honom ålegat.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

181 §.

Bodmeriskulden skall, der icke annat är aftaladt, betalas å den ort, der bodmeriresan enligt aftalet slutar, å sjunde dagen efter fartygets ankomst.

Slutar resan innan fartyget hunnit till den i bodmeribrefvet angifna bestämmelseort, vare lånet till betalning förfallet å sjunde dagen efter det resan inställdes, och skall betalningen erläggas å den ort, der resan sålunda slutar; åliggande det befälhafvaren att ofördröjligen underrätta borgenären om resans inställande. Inställes resan af annan anledning, än i 159 eller 160 § sägs, ege borgenären undfå ersättning för all kostnad, som till följd af resans inställande ådrages honom.

182 §.

Uteblifver betalning utöfver förfallodagen, njute borgenären laga ränta såväl å hufvudstol som å utfäst premie. Skall premien räknas efter tid, löper den ej längre än till förfallodagen.

183 §.

Betalning skall erläggas till den, som å förfallodagen visar sig vara behörig innehafvare af ett exemplar af bodmeribrefvet, mot dettas återställande med åtecknad bevis om betalning. Anmäla sig flere innehafvare af bodmeribref, må icke till någon af dem betalning erläggas, utan skall befälhafvaren för vederbörandes räkning öfverlemna beloppet till den gode man, parterne anvisa, eller, der de icke kunna enas om sådan, nedsätta det i allmänt förvar samt derom underrätta parterne.

Före förfallodagen må icke, der bodmeribrefvet gifver långifvaren lof att låta det komma i annans hand, betalning erläggas utan att samtliga exemplaren återställas.

Betalning skall erläggas till den, som å förfallodagen visar sig vara behörig innehafvare af ett exemplar af bodmeribrefvet, mot dettas återställande med åtecknad bevis om betalning. Anmäla sig flere *behörige* innehafvare af bodmeribref, må icke till någon af dem betalning erläggas, utan skall befälhafvaren för vederbörandes räkning öfverlemna beloppet till den gode man, parterne anvisa, eller, der de icke kunna enas om sådan, nedsätta det i allmänt förvar samt derom underrätta parterne.

Före förfallodagen må icke, der bodmeribrefvet gifver långifvaren lof att låta det komma i annans hand, betalning erläggas utan att samtliga exemplaren återställas.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

184 §.

Uppvisas icke bodmeribrevet å förfallodagen, ege befälhafvaren sätta bodmeriskuldens belopp i allmänt förvar och derefter förfoga öfver panten. Varda sålunda penningar nedsatta, åligge befälhafvaren att derom ofördröjligen meddela borgenären underrättelse.

185 §.

När fartyget ankommit till den i bodmeribrevet angifna bestämmelseort eller när det blifvit afgjort, att resan skall sluta å annan ort, ege borgenären, ändå att förfallodag ej är inne, erhålla qvarstad å panten.

Betalas icke förfallen bodmeriskuld, ege borgenären hos vederbörande öfverexekutor äska, att förbodmadt fartyg eller förbodmad last må säljas i den ordning, som för försäljning af sådan egendom, den der blifvit utmätt, är stadgad, äfvensom att förbodmad frakt till honom öfverlemnas.

186 §.

Inställes bodmeriresan innan den börjat, vare lånet genast förfallet till betalning i den hamn, der resan skulle börja; och gälde låntagaren i ty fall, i stället för premie, ränta å hufvudstolen efter fem procent om året jemte tre procent provision. Har fartyget redan afgått, skall betingad premie gäldas, äfven om resan senare inställes.

Sjunde kapitlet.

Om haveri.

187 §.

Såsom gemensamt haveri räknas all skada, som till räddning ur en fartyg och last gemensamt hotande fara med afsigt tillfogas fartyg eller last, äfvensom all annan uppoffring, som göres för sådant ändamål, så ock skada och kostnad, som vållas eller uppkommer till följd af dylik åtgärd. Gemensamt haveri skall gäldas af fartyg, frakt och last i förhållande till hvarderas värde, beräknadt på sätt här nedan i 207—211 §§ sägs.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

188 §.

Såsom gemensamt haveri ersättes i synnerhet:

1. Gods och fartygs tillbehör, som kastas öfver bord för att lätta fartyget i sjönöd eller för att undkomma fiende eller sjöröfvare, så ock gods och fartygs tillbehör, som vid kastningen bortspolas, samt annan skada, som är en följd af kastningen eller de därför nödiga åtgärder.
2. Master, segel och annat redskap, som kapas, samt ankare och ketting, som fränstickas, för att rädda fartyg och last ur en dem gemensamt hotande fara, såsom för att förekomma skeppsbrott eller sammanstötning, så ock skada, som af dylik åtgärd föranledes.
3. Skada, som tillfogas fartyg eller last för att afvärja eldfara eller släcka utbruten eld eller för att leda vatten i fartyget till pumpane eller för att bereda störtsjöar aflopp.
4. Kostnad för biträde, som i nöd anlitas för att rädda fartyg och last ur en dem gemensamt hotande fara, så ock skada, som tillfogas fartyg eller last af fartyg, hvars biträde anlitas.
5. Skada, som tillfogas fartyg eller last derigenom att fartyget med afsigt sättes på grund för att undgå större gemensam fara.
6. Skada, som tillfogas fartyg eller last, och kostnad, som sker, för att taga fartyget af grund samt föra det och lasten i säkerhet. Varder resan ej fortsatt, emedan fartyget icke kan tagas af grund eller det förklaras icke vara iståndsättligt, räknas såsom gemensamt haveri allenast den skada och kostnad, som skett förrän det blef uppenbart, att resan icke kunde komma att fortsättas.
7. Kostnad, som uppkommer till följd deraf att fartyget måste söka nödhamn för räddning af fartyg och last, såsom då fartyget icke längre är i sjövärdigt skick, eller resans fortsättande skulle till följd af utbrutet krig eller tillfälligtvis uppkommen isgång utsätta fartyg och last för uppenbar fara.

Till denna kostnad räknas i synnerhet: lotspenningar, fyr-, båk-, hamn- och andra skeppsumgälder i nödhamnen; kostnad för lastens lossning, uppläggning, återinlastning och stufning, när lossning måste ske för att fartyget skall kunna inkomma i hamnen eller påkallas af samma orsak, som föranledt nödhamnens anlöpande; befälhafvarens och besättningens aflöning och underhåll i nödhamnen under den tid, fartyget der uppehålles af samma orsak, som föranledt nödhamnens anlöpande, så vidt denna kostnad icke kunnat besparas

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

genom afmönstring. Deremot ersättes icke befälhafvarens och besättningens underhåll och aflöning för den tid, uppehållet af annan anledning förlänges, såsom när resans fortsättande hindras af is eller annan af väderleksförhållanden beroende orsak, eller när fartygets iståndsättande onödigt fördröjes. Slutar resan i nödhamnen, beräknas såsom gemensamt haveri endast de utgifter, som belöpa å tiden förrän det blef afgjort, att resan der skulle sluta.

Minskas lasten genom afdunstning eller utläkning, eller skadas den eljest till följd af uppehållet i nödhamnen, skall det ej för gemensamt haveri räknas, ej heller kostnad, som göres för att förekomma sådan skada. Skada, som träffar lasten vid lossning eller inlastning i nödhamnen, hänföres icke till gemensamt haveri, så vida icke skadan uppkommit derigenom att lossning eller inlastning måste ske medelst andra farkoster eller på annat icke vanligt sätt.

Särskilda kostnader, hvilka i nödhamnen föranledas deraf att lasten är af farlig beskaffenhet, hänföras icke till gemensamt haveri.

Utgift för tillfälligt afhjelpande i nödhamnen af skada, som icke uppkommit i gemensamt haveri, räknas såsom gemensamt haveri, så vidt derigenom besparas eljest nödvändig utgift, hvilken skolat till sådant haveri hänföras.

8. Skada och förlust, som uppstår derigenom att i nöd lasten användes till att bereda utväg för resans fortsättande eller annorledes till räddning af fartyg och last, eller derigenom att fartygs tillbehör begagnas för ändamål, hvartill det ej varit afsedt.

Såsom gemensamt haveri räknas ock hvad af ett ångfartygs kolförråd och andra för maskinens drift afsedda ämnen förbrukas för att taga fartyget af grund eller för pumpning, när fartyget sprungit läck, eller för fartygets förflyttning till och från lossningsplats äfvensom för lastens lossning och inlastning i nödhamn, när kostnaden för sådan åtgärd eljest är att hänföra till gemensamt haveri. Deremot ersättes icke hvad som förbrukas för att löpa in i och åter ut ur nödhamn eller eljest till följd af resans förlängning, äfven om denna vållats af gemensamt haveri.

9. Skada, som för att underlätta försvar mot fiende eller sjörofvare med afsigt tillfogas eller under försvaret träffar fartyg eller last, krigsförnödenheter, som derunder förbrukas, så ock hvad till räddning eller återlösen af fartyg och last utgifves.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

10. Kostnad för läkemedel, skötsel och underhåll åt den, som under försvaret emot fiende eller sjöröfvare eller vid verkställande af åtgärd till räddning af fartyg och last blifvit skadad, kostnad för begrafning af den, som ljugit döden, samt den ökade kostnad, redaren får vidkännas för anskaffande af annat manskap i de sårades eller dödes ställe.
11. Frakt, som förloras till följd af gemensamt haveri.
12. Kostnad och förlust vid anskaffande af medel till bestridande af utgifter, hvilka skola såsom gemensamt haveri ersättas, såsom: provision, ränta och försäkringspremie å förskjutna medel, bodmeripremie, då penningar måste genom bodmerilån anskaffas, och förlust, uppkommen genom prisskilnad å gods, som till medels anskaffande måste i nödhavn försäljas.
13. Arfvode till ombud, som antagits för besörjande af de haveriet rörande angelägenheter.
14. Kostnad för sjöförklaring, besigtning och värdering samt för anskaffande af annan bevisning, som erfordras för utredande af haveriet, äfvensom kostnad för upprättande af haverifördelningen (dispache).

189 §.

Till gemensamt haveri räknas icke skada, som af olyckshändelse timar under verkställande af åtgärd till räddning af fartyg och last, äfven om uppoffring derigenom varder obehöfelig, ej heller skada eller förlust, som står i endast medelbart eller tillfälligt samband med sådan åtgärd.

Sålunda ersättes icke i gemensamt haveri: stång, som vinden bräckt medan kapning af masten pågick, äfven om kapningen till följd deraf inställdes; skada, som åkommit fartyg eller last genom storm, eld, stöld eller annan händelse under uppehåll i nödhavn; förlust, uppkommen derigenom att lasten till följd af gemensamt haveri icke kunnat aflemnas i rätt tid; den tillökning i försäkringskostnad eller den förlust af förväntad frakt, hvilken orsakats genom uppehåll, som haveriet vållat.

190 §.

Såsom gemensamt haveri ersättes icke:

1. Gods, som utan befälhafvarens vetskap inlastats å fartyget; penningar, värdepapper eller dyrbarheter, hvilka icke blifvit, på sätt i 143 § sägs, angifna.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

2. Gods, hvilket föres såsom däckslast, när det kastats eller genom annan dylik åtgärd uppförats eller skadats, så vida icke kastningen skett för att lätta fartyget när det kommit på grund.
Till däckslast räknas icke allenast det gods, som stufvats å fartygets öppna däck eller i dess båtar eller som varit hängdt vid sidan utom bords, utan äfven hvad som lastats i sådant täckt rum, som icke är infogadt i fartygets fasta spantresning eller eljest lemnar tillräcklig säkerhet mot sjöskada och bortspolning.
3. Fartygs tillbehör, som kastats eller genom annan dylik åtgärd uppförats eller skadats, när det vid tillfället var liggande å däckets utan att der hafva sin rätta plats.
4. Skada, uppkommen genom pressning med segel, äfven om denna företagits för att undgå strandning eller undkomma fiende eller sjöröfvare; skada, som af annan orsak uppkommit å segel, eller skada å ångfartygs pannor eller maskin, der ej skadan uppkommit vid försök att taga fartyget af grund; skada å fartygs pumpar, uppkommen vid pumpning för att hålla fartyget läns.
5. Mast, rundhult eller annat fartygets tillbehör, som kapats, när det förut blifvit bräckt, äfven om åtgärden var nödvändig till förekommande af fara för fartyg och last.
6. Skada, som genom besprutning med vatten eller annan släckningsåtgärd tillfogats last, som af sig sjelf fattat eld eller tagit värme; skada, som vid släckning af eld, hvilken annorledes uppstått, tillfogats den del af lasten, hvilken redan var af elden angripen.
7. Kostnad, uppkommen derigenom att fartyget på grund af otillräcklig proviantering eller eljest bristfällig utrustning eller till följd af ishinder eller annan af väderleksförhållanden beroende orsak måst inlöpa i nödhamn.

191 §.

Fördelning af skada, uppkommen i gemensamt haveri, må ega rum, oaktadt den fara, som föranledt haveriet, uppstått genom någons vållande; dock ege denne ej åtnjuta någon ersättning i haveriet. Var faran vållad genom fel eller försummelse, hvarför redaren jemlikt 8 § bör ansvara, njute denne ej ersättning i haveriet.

Har befälhafvaren eller den, som egt handla å hans vägnar, felat vid bedömande af farans beskaffenhet eller vid valet af medel till dess afvärande, må skadan ändock fördelas såsom gemensamt haveri; dock vare redaren, der icke åtgärden på grund af de omständigheter, under hvilka den vidtagits, må anses ursäktlig, förlustig rätt till ersättning.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

Den, som sålunda går förlustig rätt till ersättning eller nödgas utgifva bidrag till haveriet, ege söka sitt åter af den, som lagligen bör ansvara för skadan.

192 §.

Fördelning af skada i gemensamt haveri må ega rum, oaktadt det ändamål, som med uppoffringen afsågs, icke genom densamma uppnåtts.

193 §.

Fördelning af skada i gemensamt haveri må ega rum, ändå att fartyget eller lasten för ändamålet fullständigt uppoffrats eller att efter haveriet endast fartyg eller endast last, helt eller delvis, bergats.

194 §.

Skall uppoffring ske, åligge befälhafvaren tillse, att förlusten icke blifver större, än för ändamålet är nödvändigt. Vid kastning af gods eller fartygs tillbehör skall, så vidt faran det medgifver, iakttagas, att det, som är af svårare tyngd eller mindre värde, först kastas, men det lättare och det dyrbarare godset så länge som möjligt behålles.

Har befälhafvaren genom felaktigt förfarande orsakat större skada eller förlust, än nödigt var, vare lag, som i 191 § sägs.

195 §.

Förrän befälhafvaren vidtager åtgärd, hvaraf gemensamt haveri kan följa, kalle han, der faran det medgifver, de kunnigaste och mest erfarne af besättningen till rådpläging. Berättelse om rådplägingen skall, så skyndsamt ske kan, af befälhafvaren i dagboken intagas eller, der sådan icke föres, annorledes upptecknas att vid sjöförklaringen framläggas; och skall i berättelsen upptagas allt, som för haveriets utredning kan vara af betydelse, dervid särskildt bör redogöras för anledningen till uppoffringen samt meddelas en, så vidt ske kan, fullständig uppgift å de uppoffrade föremålen eller annan upplysning om skadans omfång.

196 §.

Skada å fartyg eller dess tillbehör skall af besigtningmän, utsedde på sätt 41 § bestämmer, värderas å den ort, der reparation verkställes, om sådan sker under resan, men eljest å den ort, der resan slutar.

Kongl. Maj:ts förslag:

Vid värderingen skall särskildt för hvarje skada upptagas den för dess afhjelpande beräknade kostnad samt, der skadadt redskap beräknas att med nytt ersättas, så väl kostnaden för det nya, som värdet af det skadade.

Skada, som härrör af fartygets ålder eller redskaps bristfällighet eller annan dylik orsak, bör vid värderingen skiljas från den skada, som genom haveri tillkommit.

Utskottets förslag:

197 §.

Vid beräkning af skada å fartyg eller dess tillbehör utgöres skadans belopp af värderingssumman, när reparation ej verkställes eller värderingssumman understiger det belopp, som åtgått till verkställd reparation, men af verkliga reparationskostnaden, när denna understiger värderingssumman.

198 §.

Vid ersättande af skada å jernfartyg godtgöres beloppet fullt ut för skada å skrof samt master och rundhult af jern, om fartyget vid den tid, då haveriet inträffade, icke varit fem år i sjön; timar dylik skada senare men innan fartyget varit tio år i sjön, afdrages en sjettedel för skilnad af nytt mot gammalt och, om fartyget varit längre tid i sjön, en tredjedel. Skada å ångmaskin ersättes fullt ut, om maskinen icke varit i bruk tre år, när skadan skedde; timar skada senare men innan maskinen varit sex år i bruk, afdrages en sjettedel och, om den varit i bruk längre tid, en tredjedel. Skada å master och rundhult af trä samt å stående rigg ersättes fullt ut, om fartyget icke varit ett år i sjön, samt annan skada ock fullt ut, om fartyget icke varit ett halft år i sjön, när haveriet inträffade; timar skada senare, afdrages en tredjedel, dock med undantag för

Vid ersättande af skada å jernfartyg godtgöres beloppet fullt ut för skada å skrof samt master och rundhult af jern, om fartyget vid den tid, då haveriet inträffade, icke varit fem år i sjön; timar dylik skada senare men innan fartyget varit tio år i sjön, afdrages en sjettedel för skilnad af nytt mot gammalt och, om fartyget varit längre tid i sjön, en tredjedel. Skada å ångmaskin ersättes fullt ut, om maskinen icke varit i bruk tre år, när skadan skedde; timar skada senare men innan maskinen varit sex år i bruk, afdrages en sjettedel och, om den varit i bruk längre tid, en tredjedel. Skada å master och rundhult af trä samt å stående rigg ersättes fullt ut, om fartyget icke varit ett år i sjön, samt *skada å ångpanna och* annan skada ock fullt ut, om fartyget icke varit ett halft år i sjön, när haveriet inträffade; timar skada senare, afdrages en tredjedel, dock

Kongl. Maj:ts förslag:

ankare, som ersättes fullt ut, och för ankarketting, för hvilken afdrag sker med endast en sjettedel.

Är fartyget af trä, ersättes skada å skrofvat fullt ut, om fartyget icke varit i sjön två år, när haveriet inträffade; timar skada senare, afdrages en tredjedel för skilnad af nytt mot gammalt. Annan skada ersättes såsom för jernfartyg är stadgadt.

Från det sålunda beräknade ersättningsbeloppet skall derefter afdrag ske för sådant, som beräknats skola med nytt ersättas, med det vid värderingen derå utrönta värde eller, der det å auktion försålt, med behållna försäljningsbeloppet.

Skall fartyget förses med ny metallbeklädning, beräknas ersättningen sålunda, att, sedan från kostnaden för anbringande af ny beklädning af samma ämne, som den skadade, och af samma vikt, denna haft såsom ny, afdragits den skadade beklädningens metallvärde, öfriga beloppet godtgöres med afdrag: för beklädning af koppar eller gul metall af en sextiondedel och för beklädning af annan metall af en trettiondedel för hvarje hel månad, räknad till trettio dagar, som förflutit efter det den skadade beklädningen åsattes fartyget. Har beklädning af koppar eller gul metall under mer än fem år och beklädning af annan metall under mer än två och ett halft år funnits å fartyget, ersättes den icke.

Utskottets förslag:

med undantag för ankare, som ersättes fullt ut, och för ankarketting, för hvilken afdrag sker med endast en sjettedel.

Är fartyget af trä, ersättes skada å skrofvat fullt ut, om fartyget icke varit i sjön två år, när haveriet inträffade; timar skada senare, afdrages en tredjedel för skilnad af nytt mot gammalt. Annan skada ersättes såsom för jernfartyg är stadgadt.

Från det sålunda beräknade ersättningsbeloppet skall derefter afdrag ske för sådant, som beräknats skola med nytt ersättas, med det vid värderingen derå utrönta värde eller, der det å auktion försålt, med behållna försäljningsbeloppet.

Skall fartyget förses med ny metallbeklädning, beräknas ersättningen sålunda, att, sedan från kostnaden för anbringande af ny beklädning af samma ämne, som den skadade, och af samma vikt, denna haft såsom ny, afdragits den skadade beklädningens metallvärde, öfriga beloppet godtgöres med afdrag: för beklädning af koppar eller gul metall af en sextiondedel och för beklädning af annan metall af en trettiondedel för hvarje hel månad, räknad till trettio dagar, som förflutit efter det den skadade beklädningen åsattes fartyget. Har beklädning af koppar eller gul metall under mer än fem år och beklädning af annan metall under mer än två och ett halft år funnits å fartyget, ersättes den icke.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

199 §.

Har fartyg i gemensamt haveri antingen gått helt och hållet förloradt eller lidit så betydlig skada, att det förklaras icke vara istandsättligt, utgår ersättningen med det belopp, hvartill fartygets värde antages hafva uppgått vid den tid, då uppoffringen skedde, med afdrag, der något blifvit bergadt, af dettas behållna värde.

200 §.

Ersättning för gods, som i gemensamt haveri uppoffrats, beräknas efter gångbart pris å sådant gods i bestämelseorten, när fartyget dit anländer, eller, om det öfriga godset ej dit framkommer, efter priset å den ort, der resan slutar, dock med afdrag af frakt, tull och öfriga omkostnader, som till följd deraf att godset icke föres fram till bestämelseorten varda egaren besparade. Har godset blifvit i nödhamn försåldt och understiger den beräknade ersättningen hvad för godset, efter afdrag af frakt, tull och öfriga omkostnader, influtit, skall sistnämnda belopp i haveriet ersättas.

Kan ej gångbart pris å godset bestämmas, utrönes värdet genom uppskattning af sakkunnige män, utsedde på sätt 41 § stadgar.

Ersättning för gods, som i gemensamt haveri uppoffrats, beräknas efter gångbart pris å sådant gods i bestämelseorten, när fartyget dit anländer eller, om det öfriga godset ej dit framkommer, efter priset å den ort, der resan slutar, dock med afdrag af frakt, tull och öfriga omkostnader, som varda egaren besparade. Har godset blifvit i nödhamn försåldt och understiger den beräknade ersättningen *det belopp, som motsvarar behållna köpeskillingen med afdrag för den besparade frakten*, skall sistnämnda belopp i haveriet ersättas.

Kan ej gångbart pris å godset bestämmas, utrönes värdet genom uppskattning af sakkunnige män, utsedde på sätt 41 § stadgar.

201 §.

Gods, som i gemensamt haveri blifvit skadadt, ersättes med skilnaden mellan värdet å godset i oskadadt tillstånd, utrönt på sätt 200 § bestämmes, och värdet å godset i skadadt skick med de i samma § stadgade afdrag. Sistnämnda värde utgöres af behållna försäljningsbeloppet, der godset före haveriets utredning blifvit försåldt, men bestämmes eljest genom uppskattning af sakkunnige män, utsedde på sätt 41 § stadgar.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

202 §.

Har gods, som gått förloradt eller skadats i gemensamt haveri, förut minskats i värde till följd af enskildt haveri eller genom förskämning eller af annan orsak, eller har gods, som skadats i gemensamt haveri, derefter minskats i värde till följd af omständigheter, hvilka ej berott af haveriet; då skall från ersättningsbeloppet afdragas ett mot sådan minskning svarande belopp. Afdragets storlek bestämmes genom uppskattning af sakkunnige män, utsedde på sätt 41 § stadgar; skolande dervid särskild hänsyn tagas till skada, som vid samma tillfälle eller af samma orsak träffat annat gods af dylikt slag, hvilket icke i det gemensamma haveriet skadats.

203 §.

I gemensamt haveri ersättes icke gods, derå konnossement icke utfärdats och om hvars intagande i fartyget icke heller genom anteckning å manifest eller i lastbok eller annorledes tillförlitlig upplysning kan vinnas; dock njute befälhafvare, besättning och passagerare ersättning för kläder och reseförnödenheter, när de med ed styrka hvad deraf i haveriet förlorats.

204 §.

Frakt för gods, som förlorats i gemensamt haveri eller i nödhavn förnyttats till anskaffande af medel för gemensamt behof, ersättes med det belopp, som skolat utgå, derest godset funnits i behåll när fartyget ankommer till den ort, der godset skolat aflemnas, eller, om resan förut afbrytes, till den ort, der resan sålunda slutar. Från ersättningsbeloppet afdragas de omkostnader, som varda redaren besparade derigenom att godset blifvit uppfördt eller såldt.

205 §.

Har föremål, som skadats i gemensamt haveri, derefter gått förloradt eller lidit ytterligare skada i enskildt haveri och kan för säkert antagas, att, der det gemensamma haveriet icke föregått, den derigenom uppkomna förlust i stället skulle hafva till större eller mindre del vållats genom det senare haveriet; då ersättes icke skadan i det gemensamma haveriet, eller ock nedsättes ersättningsbeloppet, efter ty i hvarje särskildt fall kan finnas skäligt. Lag samma vare, der föremål, som i gemensamt haveri förlorats, skulle hafva gått förloradt eller skadats i ett senare inträffadt enskildt haveri, derest föremålet då ännu funnits om bord.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

206 §.

Skada och förlust, som är att hänföra dels till gemensamt och dels till enskildt haveri, samt kostnader, som äro för båda haverierna gemensamma, skola mellan dessa efter billighet fördelas.

207 §.

Fartyget deltagar i gäldande af gemensamt haveri efter:

1. fartygets värde, utränt genom besigtning i den ordning, 41 § bestämmer, vid fartygets ankomst till den ort, der fartyg och last skiljas åt; och
2. värdet af den skada å fartyget, hvilken beräknas till ersättande i gemensamt haveri, så vidt reparation af samma skada icke egt rum.

Har, efter det haveriet inträffade, fartyget undergått förbättring, eller reparation egt rum af skada, som ej uppkommit i gemensamt haveri, skall från fartygets vid besigtningen utränta värde afdragas det värde, hvartill sådan förbättring eller iståndsättning vid besigtningen uppskattas.

208 §.

Lasten deltagar i gäldande af gemensamt haveri efter:

1. värdet af allt det gods, som vid haveritillfället fans om bord och som finnes i behåll när godset skiljes från fartyget, hvilket värde för oskadadt gods utränes på sätt i 200 § och för skadadt gods på sätt i 201 § stadgas;
2. det belopp, hvilket tillkommer lastegaren såsom ersättning för gods, uppoffradt eller skadadt i gemensamt haveri under resan; och
3. det belopp, redaren är pliktig att till lastegaren utgifva såsom ersättning för gods, hvilket under resan förlorats eller skadats eller blifvit af befälhafvaren såldt för fartygets behof.

209 §.

Frakten deltagar i gäldande af gemensamt haveri efter halfva beloppet af:

1. den frakt, som är förtjent när fartyg och last skiljas åt; och
2. den ersättning, som i gemensamt haveri utgöres för förlorad frakt.

Är ej viss frakt aftalad, vare om dess bestämmande lag, som i 150 § sägs.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

210 §.

Är fraktförskott lemnadt med förbehåll att det ej skall återbäras i händelse af olycka, vare redaren ej pligtig att för samma belopp deltaga i gäldande af gemensamt haveri.

Är fraktförskott lemnadt utan skyldighet för redaren att återbära i händelse af olycka, vare redaren ej pligtig att för samma belopp deltaga i gäldande af gemensamt haveri.

211 §.

Vid beräkning af de värden, å hvilka enligt 207—210 §§ gemensamt haveri bör fördelas, skall afdrag ske ej mindre för bidrag till senare under resan inträffadt gemensamt haveri, än äfven för de kostnader, hvilka egt rum för att rädda eller bevara de föremål, å hvilka haveriet fördelas och ej äro af beskaffenhet att skola i haveriet ersättas.

212 §.

I gäldande af gemensamt haveri deltaga icke:

1. proviant, kol och andra för maskinens drift afsedda ämnen samt krigsförråd;
2. befälhafvarens och besättningens hyra;
3. om bord varande personers kläder och reseförnödenheter samt hvad de bära på sig.

Har likväl sådant föremål, som under 3 är nämndt, uppofrats eller skadats i gemensamt haveri, skall egaren för det honom tillkommande ersättningsbelopp deltaga i haveriets gäldande.

213 §.

Utredning och fördelning af gemensamt haveri skall ega rum å den ort, der fartyg och last skiljas åt eller der dispache för den ort vanligen upprättas, efter der gällande lag.

Dispache upprättas här i landet af dertill förordnad tjänsteman (dispachör).

214 §.

Befälhafvaren åligge att utan dröjsmål föranstalta om upprättande af dispache. Vill någon, som eljest eger del i haveriet, påkalla sådan utredning, vare han dertill berättigad.

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

En hvar, som haveriet rör, vare skyldig att till dispachören aflemna alla handlingar, hvilka denne för utredningen och fördelningen anser nödiga, och att i öfrigt tillhandaga honom med upplysningar.

Dispachören åligger att, när dispache begäres, så fort ske kan, genom kungörelse, som en gång införes i allmänna tidningarne samt i tidning inom orten, anmana dem, hvilka i haveriet hafva del, att inom viss förelagd kort tid skriftligen anföra hvad de till bevakande af sin rätt akta nödigt äfvensom ingifva de handlingar, hvilka de vilja åberopa; finnas ingifna handlingar ofullständiga, bör dispachören, så fort ske kan, infordra nödig upplysning af vederbörande. Sedan den i kungörelsen förelagda tid gått till ända eller, der ej å sagda tid fullständiga handlingar inkommit, efter det sådant skett, åligger dispachören att inom två månader, å dag, som genom anslag å stadens rådstufva samt kungörelse i allmänna tidningarne och i tidning inom orten tillkännagifves, hafva dispachen upprättad och tvefaldt utskrifven med derå tecknad underrättelse, inom hvilken tid den missnöjde bör till sin talans bevarande göra målet aubhängigt vid domstol; utgifve ock det ena exemplaret till den, som dispachen begärt, och hälle det andra öfrige delegare i haveriet till handa.

215 §.

Kommer föremål, som i dispache upptagits såsom förloradt i gemensamt haveri, senare till rätta, eller varder skada, som upptagits till fördelning, senare ersatt af den, hvilken ersättningskyldighet ålegat, skall dispachen genom tilläggsberäkning derefter rättas. Ej må likväl dispachens upprättande fördröjas allenast af anledning att utsigt må finnas att återfå uppoffradt föremål eller erhålla ersättning för skada.

216 §.

För haveribidrag, som af föremål bör utgå, häfte egaren med samma föremål men svare ej personligen.

217 §.

Fartyg, som häftar för haveribidrag, må ej lemna den ort, der fartyg och last skiljas åt, ej heller gods, som för sådant bidrag häftar, af egaren tagas i besittning förrän bidraget blifvit guld, eller, der bidraget ännu icke är till beloppet bestämdt, säkerhet derfor blifvit stald.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

218 §.

All skada och kostnad, som uppkommer genom olyckshändelse under sjöresa och hvilken ej är att hänföra till gemensamt haveri eller jemlikt 161 § skall fördelas efter enahanda grund, fälle, såsom enskildt haveri, å det föremål, som träffats af skadan eller föranledt kostnaden.

Hafva kostnader, som skola hänföras till enskildt haveri, blifvit gjorda gemensamt för fartyg och last eller viss del af lasten eller ock för delar af lasten, hvilka tillhöra särskilde egare; då skola dessa kostnader efter billighet fördelas å de föremål, till vilkas nytta de blifvit gjorda, enligt de för gemensamt haveri gifna regler. Kostnad för bergning af last fördelas å dennas värde och den frakt, som för godset utgår.

Der någon, som har del i sådant haveri, det äskar, skall utredning och fördelning af haveriet verkställas af vederbörande dispachör.

Åttonde kapitlet.

Om skada genom fartygs sammanstötning.

219 §.

Hvad å fartyg bör iakttagas till undvikande af sammanstötning, derom gälle hvad af Konungen förordnas.

220 §.

Stöta fartyg samman med hvarandra, så att deraf uppstår skada å det ena fartyget eller dess last, och är sammanstötningen orsakad genom vållande å endera sidan, ersätte den skyldige all skada och förlust, som deraf kommer. Är sammanstötningen orsakad genom vållande å båda sidor, ege Rätten, med afseende på beskaffenheten af de å hvardera sidan begångna fel, bestämma, om och i sådant fall till hvilket belopp ersättnings-skyldighet bör endera sidan åläggas, eller om hvardera sidan bör draga sin skada.

Vid bedömande af fråga om vållande till sammanstötning skall Rätten taga i särskildt betraktande, huru vida tiden medgaf öfverläggning eller icke.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

221 §.

Finnes sammanstötning hafva timat af våda, eller kan det ej utredas, att den orsakats af vållande å endera sidan, drage hvardera sidan sin skada.

222 §.

För den ersättning, som enligt 220 § skall utgå, hafte redaren med fartyg och frakt, der sammanstötningen orsakats genom fel eller försummelse, hvarför han jemlikt 8 § är ansvarig.

223 §.

Stöta fartyg samman med hvarandra, åligge en hvar af befälhafvarne att, så vidt det kan ske utan fara för eget fartyg samt besättningen och passagerarne derå, ej mindre lemna det andra fartyget, dess besättning och passagerare all hjälp, som är möjlig och behöflig för räddning ur den genom sammanstötningen uppkomna faran, än äfven för dettas befälhafvare uppgifva namnet å sitt eget fartyg, dess hemort samt den ort eller hamn, hvarifrån det kommer, och den, dit det skall gå.

Nionde kapitlet.

Om bergarelön.

224 §.

Hvar som bergar förolyckadt eller nödstäldt fartyg eller dess last eller något, som hört till sådant fartyg eller dess last, så ock en hvar, som vid bergningen medverkar, ege af det, som bergats, undfå bergarelön. Kunna parterne icke enas om bergarelönens storlek, skall denna bestämmas af domstol.

225 §.

Vid bestämmande af bergarelönens belopp har Rätten att i synnerhet fästa afseende å följande omständigheter:

1. om det bergade var utsatt för synnerlig fara, om fartyget var öfvergifvet af besättningen, om besättningen biträdt vid bergningen, eller om denna eljest underlättats genom användande af fartygets egna hjälpmedel;

Kongl. Maj:ts förslag:

2. den fara, för hvilken bergarne eller deras redskap varit utsatta, och den skada, bergarne må hafva lidit till lif, helsa eller gods;
3. den insigt och drift, hvarmed bergningsarbetet utförts, samt den tid och möda, som dertill användts;
4. antalet af det manskap, som biträdt vid bergningen, värdet af dervid använda redskap och de utgifter, bergarne sjelfva för bergningens utförande må hafva fått vidkännas; och
5. det bergades värde.

Utskottets förslag:

226 §.

Bergarelön må i allmänhet icke sättas högre, än till en tredjedel af det bergades värde, sedan derifrån afdragits tull och öfriga afgifter, som böra af det bergade utgå, äfvensom kostnad för dettas förvarande, värdering och försäljning; är det bergade af ringa värde, eller var bergningen förenad med särdeles stor möda eller fara, må bergarelönnen dock sättas till högre belopp.

Under bergarelön innefattas jemväl godtgörelse för det bergades förande i säkerhet och användande för sådant ändamål af farkoster eller annan redskap.

227 §.

Har befälhafvare, redare eller lastegare, medan nöden ännu varade, med bergarne öfverenskommit om viss bergarelön, ege ändock den, som skall utgifva bergarelönnen, att, der det betingade beloppet betydligt öfverstiger hvad skäligt är, vid domstol deri erhålla jemkning; instämme dock klander inom två månader efter aftalets ingående eller hafve förlorat sin talan. Innefattade öfverenskommelsen, att bergarelönnens belopp skulle bestämmas af skiljemän eller på annat dylikt sätt, vare det aftal ej bindande för den, som skall utgifva bergarelönnen, der han inom fjorton dagar efter det öfverenskommelsen slöts hos bergarne uppsäger aftalet.

Har befälhafvare, redare eller lastegare, medan nöden ännu varade, med bergarne öfverenskommit om viss bergarelön, ege ändock den, som skall utgifva bergarelönnen, att, der det betingade beloppet betydligt öfverstiger hvad skäligt är, vid domstol deri erhålla *jemkning*; instämme dock, *der bergarelönnen jemväl guldits, medan nöden ännu varade*, klander inom *sex* månader, efter *det betalning erlades*, eller hafve förlorat sin talan. Innefattade öfverenskommelsen, att bergarelönnens belopp skulle bestämmas af skiljemän eller på annat dylikt sätt, vare det aftal ej *gällande*.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

228 §.

Tvista bergare inbördes om bergarelönens fördelning, bestämmes denna af Rätten med ledning af de i 225 § angifna omständigheter.

Har fartyg under resa något bergat, skall af bergarelönen, sedan deraf först godtgjorts den skada, som genom bergningen må hafva tillfogats fartyg eller last, redaren erhålla två tredjedelar, om fartyget är ångfartyg, men eljest hälften, samt återstoden lika fördelas mellan befälhafvaren och besättningen; hvad besättningen tillfaller skall fördelas i förhållande till den aflöning, en hvar åtnjuter. Aftal derom att af bergarelön, som kan med fartyg förtjenas, ringare andel, än nu är sagdt, skall tillfalla befälhafvaren eller besättningen vare ogildt, der ej fartyget är särskildt utrustadt för bergningsarbete eller aftalet angår utförande af visst bergningsföretag.

229 §.

Utan bergarnes medgifvande må icke, innan bergarelönen guldits eller säkerhet därför blifvit stäld, bergadt fartyg lemna det ställe, dit det efter bergningen förts, eller bergadt gods af egaren tagas i besittning.

Tionde kapitlet.

Om sjöförsäkring.

I.

Allmänna bestämmelser.

230 §.

Föremål för försäkring är hvarje lagligt intresse, som kan uppskattas i penningar och som är beroende deraf att fartyg eller last, som utsättes för fara på sjön, icke förloras eller i värde minskas till följd af sådan fara.

I synnerhet kunna följande föremål försäkras: fartyg, frakt, fartygs utrustning, last, förmodad vinst och provision å varor, bodmerifordran, medel, förskjutna eller upplånta för haveri, så ock andra fordringar, som skola gäldas ur fartyg, frakt eller last. Försäkringsgifvare ege sjelf för-

Kongl. Maj:ts förslag:

säkra det föremål, han åt annan försäkrat, för den fara, han öfvertagit (återförsäkring).

Utskottets förslag:

231 §.

Försäkring kan tagas för egen eller för annans räkning eller ock utan tillkännagifvande, huru vida den tages för egen eller för annans räkning (»för vederbörandes räkning» eller dylikt).

Tages försäkring för annans räkning utan uppdrag, skall den, som tager försäkringen, för försäkringsgifvaren uttryckligen uppgifva denna omständighet; underlåter han det, vare försäkringen ogild och premien förverkad, ändå att den, för hvars räkning försäkringen tagits, densamma derefter godkänner.

232 §.

Försäkringsgifvaren åligger att utfärda skriftligt erkännande angående slutna försäkring (polis).

233 §.

Ett försäkradt föremåls verkliga värde är dess försäkringsvärde.

234 §.

Tager någon svikligen å ett föremål försäkring till belopp, som öfverstiger föremålets verkliga värde, vare försäkringsaftalet eller, der försäkringen slutits genom flera särskilda aftal, samtliga aftalen ogilda.

235 §.

Har föremål blifvit i god tro för högt försäkradt, vare försäkringen gällande, dock icke för större belopp, än som motsvarar försäkringsvärdet.

Är föremålet försäkradt hos flere, och hafva försäkringarne slutits å samma dag, svare en hvar af försäkringsgifvarne för så stor del af försäkringsvärdet, som belöper å den af honom tecknade försäkringssumma i förhållande till samtliga försäkringssummornas belopp; äro försäkringarne slutna å särskilda dagar, gälle en senare försäkring endast för så stor del af försäkringsvärdet, som icke blifvit genom en tidigare försäkring betäckt.

En senare försäkring vare dock gällande:

1. om vid dess ingående försäkringstagaren till försäkringsgifvaren afstått de honom på grund af den tidigare försäkringen tillkommande rättigheter;

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

2. om vid dess ingående försäkringstagaren förbehållit sig att göra den gällande endast i den mån, han ej blifver betäckt genom den tidigare försäkringen, till följd af vare sig dennas ogiltighet eller försäkringsgifvarens obestånd;
3. om den tidigare försäkringen är tagen för annans räkning utan uppdrag, men den senare af försäkringstagaren sjelf eller efter hans uppdrag, så vida han vid den senare försäkringens ingående antingen varit okunnig om den tidigare försäkringen eller förklarat sig vilja derifrån afstå.

236 §.

Kommer tecknad försäkring på grund af bristande försäkringsintresse, öfverförsäkring eller dubbel försäkring att helt och hållet eller till en del förfalla, ege försäkringsgifvaren ändock rätt till premien, der han ej vid försäkringens avslutande egde kunskap om den omständighet, som gjordt försäkringen ogild; dock njute försäkringstagaren den rätt till ristorno, som i 266 § sägs.

237 §.

Understiger försäkringssumman försäkringsvärdet, ersätte vid timad skada försäkringsgifvaren endast så stor del af skadan, som svarar mot försäkringssummans förhållande till försäkringsvärdet.

238 §.

Är genom öfverenskommelse mellan parterna visst värde åsatt försäkradt föremål (taxerad eller sluten polis), vare det värde dem emellan gällande såsom föremålets försäkringsvärde, dock med rätt för försäkringsgifvaren att deri erhålla nedsättning, der det visas, att samma värde, när det bestämdes, öfversteg hvad skäligen kunde anses utgöra föremålets verkliga värde.

239 §.

Har försäkringsgifvare ersatt skada eller förlust, för hvilken försäkringstagaren var berättigad att fordra ersättning af tredje man, inträder han i försäkringstagarens rätt mot denne.

Är försäkring tagen å fordran, för hvilken ett för fara å sjön utsatt föremål häftar, och skadas det föremål eller går förloradt, vare försäkrings-

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

gifvaren, i den mån, han godtgör försäkringstagaren, berättigad att inträda i dennes rätt mot gäldenären.

Försäkringstagaren ege fordra sin ersättning af försäkringsgifvaren utan att först hafva gjort sitt anspråk gällande mot den, som bör ersätta skadan, eller mot gäldenären.

240 §.

Har försäkringsgifvare kommit i konkurstillstånd eller vid utmätning funnits sakna tillgång att betala sin gäld eller ock inställt sina betalningar, ege försäkringstagaren rätt att häfva försäkringen och återfå premien, der icke försäkringsgifvaren vid anfordran ställer säkerhet för aftalets fullgörande; har, när försäkring sålunda återgår, det försäkrade föremålet redan varit utsatt för fara, ege försäkringsgifvaren behålla motsvarande andel af premien.

II.

Om försäkringstagarens förbindelser.

241 §.

Försäkringstagaren, den som för hans räkning försäkringen sluter, så ock en hvar annan, som med försäkringens afslutande tager befattning, vare skyldig att vid aftalets ingående fullständigt och sannfärdigt uppgifva alla de omständigheter, hvarom försäkringstagaren sjelf så väl som de, hvilka i afseende å försäkringen handla för hans räkning, ega kännedom, så vida samma omständigheter kunna vara af betydelse för bedömande af den fara, försäkringsgifvaren öfvertager, och af vilkoren för dess öfvertagande.

242 §.

Lemnas icke sådan uppgift, som i 241 § omförmäles, vare försäkringen ogild och premien förverkad, der icke den omständighet, hvilken icke uppgifvits, vid aftalets ingående var eller skäligen kunde förutsättas vara försäkringsgifvaren bekant; dock njute försäkringstagaren den rätt till ristorno, som i 266 § sägs.

Har försäkringstagaren eller annan, hvilken det ålegat att lemna uppgift, som i 241 § sägs, så sent erhållit kunskap om den omständighet, som bort uppgifvas, att han icke utan vidtagande af utomordentliga åtgärder

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

kunnat vid aftalets ingående derom underrätta försäkringsgifvaren, vare hans underlåtenhet i berörda hänseende icke till hinder för aftalets giltighet; ej heller må, när försäkring tagits för annans räkning utan dennes uppdrag eller vetskap, bristande uppgift af någon omständighet, som varit försäkringstagaren men ej den, hvilken tog försäkringen, bekant, verka till försäkringens återgång.

243 §.

Har angående sådan omständighet, som i 241 § omförmäles, oriktig uppgift lemnats, vare, ändå att uppgiften skett i god tro, försäkringen ogild och premien förverkad, der icke rätta förhållandet var försäkringsgifvaren bekant när aftalet ingicks; dock njute försäkringstagaren den rätt till ristorno, som i 266 § sägs.

244 §.

Angår omständighet, som icke uppgifvits eller hvarom oriktig uppgift lemnats, endast en del af de försäkrade föremålen, vare aftalet i afseende å den öfriga delen gällande, der icke antagas må, att försäkringsgifvaren, om rätta förhållandet varit honom bekant, icke skulle hafva tecknat försäkring å denna del allena på de vilkor, som för det hela aftalats.

245 §.

Vid första underrättelse, försäkringstagaren erhåller om olycka, som träffat försäkradt föremål och som faller under försäkringsgifvarens ansvarighet, kungöre han det försäkringsgifvaren och inhemte dennes föreskrift om hvad lämpligast bör åtgöras till de försäkrade föremålens bergning och vård äfvensom till afvärjande af större förlust; besörje dock sjelf, till dess försäkringsgifvarens föreskrift ankommer, hvad i sådant hänseende kan erfordras. Uraktlåter försäkringstagaren utan giltigt skäl att underrätta försäkringsgifvaren om olyckan eller att, på sätt nyss är sagdt, bevaka hans rätt, vare försäkringsgifvaren ej pliktig att ersätta den förlust, som af sådan anledning tillkommit.

246 §.

Är försäkringsgifvare skyldig att ersätta skada eller förlust, för hvilken försäkringstagaren eger fordra ersättning af tredje man, åligge försäkringstagaren att, till dess försäkringsgifvaren kommer i tillfälle att bevaka sin

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

rätt, vidtaga de åtgärder, som i sådant hänseende kunna vara af nöden. Försummas det, ege försäkringstagaren ej af försäkringsgifvaren fordra ersättning för den förlust, som deraf må uppkomma.

247 §.

Premien skall, der ej annorlunda är öfverenskommet, mot polisens utbekommande erläggas genast efter aftalets afslutande.

III.

Om försäkringsgifvarens förbindelser.

248 §.

Försäkringsgifvaren vare, der icke särskildt undantag skett, skyldig att vidkännas följden af hvarje fara, för hvilken det försäkrade föremålet utsettes medan försäkringen varar, så vida icke skadan tillkommit genom försäkringstagarens vållande.

Ej vare försäkringsgifvaren fri från ansvarighet derföre att skadan tillkommit genom vållande af befälhafvare eller besättning.

249 §.

Försäkringsgifvaren vare ej skyldig att ersätta:

1. vid försäkring af fartyg eller af frakt för redarens räkning — skada, som uppkommer deraf att fartyget vid resans början icke varit i sjövärdigt skick eller behörigen utrustadt eller bemannadt eller försedt med behöriga skeppshandlingar eller försvarligt lastadt, ej heller förlust, hvilken uppstår såsom följd deraf att af det försäkrade föremålet skall utgå er-

Försäkringsgifvaren vare ej skyldig att ersätta:

1. vid försäkring af fartyg eller af frakt för redarens räkning — skada, som uppkommer deraf att fartyget vid resans början icke varit i sjövärdigt skick eller behörigen utrustadt eller bemannadt eller försedt med behöriga skeppshandlingar eller försvarligt lastadt, ej heller förlust, hvilken uppstår såsom följd deraf att af det försäkrade föremålet skall utgå er-

Kongl. Maj:ts förslag:

- sättning till tredje man för skada, som tillfogats denne, i annat fall, än när skadan uppkommit genom fartygs sammanstötning;
2. vid försäkring af fartyg — skada å fartyget eller dess tillbehör, hvilken är en följd endast af slitning, ålder, röta eller åverkan af mask, eller som härleder sig deraf att den skadade delen vid resans början icke varit i fullgodt skick;
 3. vid försäkring af frakt, last eller förmodad vinst å gods — skada, som härrör af godsets bristfälliga inpackning eller dess egen beskaffenhet, som i 142 § sägs; dock vare försäkringsgifvaren skyldig att ersätta dylik skada, der resan blifvit genom olyckshändelse, för hvilken han ansvarar, ovanligt länge fördröjd, så vida icke antagas må, att skadan icke är en följd af uppehållet;
 4. vid försäkring af last eller förmodad vinst å gods eller af fraktförskott, som ej i händelse af olycka skall återbäras, — skada, som uppstår genom vållande af aflastare eller lastemottagare i sådan egenskap.

Utskottets förslag:

- sättning till tredje man för skada, som tillfogats denne, i annat fall, än när skadan uppkommit genom fartygs sammanstötning;
2. vid försäkring af fartyg — skada å fartyget eller dess tillbehör, hvilken är en följd endast af slitning, *ålder eller* åverkan af mask, eller som härleder sig deraf att den skadade delen vid resans början icke varit i fullgodt skick;
 3. vid försäkring af frakt, last eller förmodad vinst å gods — skada, som härrör af godsets bristfälliga inpackning eller dess egen beskaffenhet, som i 142 § sägs; dock vare försäkringsgifvaren skyldig att ersätta dylik skada, der resan blifvit genom olyckshändelse, för hvilken han ansvarar, ovanligt länge fördröjd, så vida icke antagas må, att skadan icke är en följd af uppehållet;
 4. vid försäkring af last eller förmodad vinst å gods eller af fraktförskott, som ej i händelse af olycka skall återbäras, — skada, som uppstår genom vållande af aflastare eller lastemottagare i sådan egenskap.

Har, vid försäkring af fartyg eller frakt, försäkringsgifvare, efter tagen kännedom om fartygets beskaffenhet, uttryckligen godkänt detsamma

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

såsom sjövärdigt för viss fara, ege han ej att, vid inträffad skada, vägra ersättning på grund af fartygets bristande sjövärdighet, med mindre han visar, att denna brist vid försäkringens afslutande varit försäkringstagaren bekant och af honom fördolts.

250 §.

Har utredning af gemensamt haveri egt rum å vederbörlig ort i öfverensstämmelse med der gällande lag, vare försäkringsgifvaren pliktig att enligt utredningen ersätta ej mindre de bidrag, som af försäkradt föremål skola utgå, än äfven de bidrag, som för skada å samma föremål skola af annan deltagare i haveriet utgöras, så vida försäkringstagaren visar, att han ej kunnat samma bidrag utfå. Denna skyldighet åligger försäkringsgifvaren, äfven om det försäkrade föremålet blifvit i haveriutredningen åsatt högre värde än försäkringsvärdet.

Har utan försäkringstagarens vållande utredning af haveriet uteblifvit, ege försäkringstagaren fordra ersättning för hela skadan enligt försäkringsaftalets innehåll.

251 §.

Är utredning af gemensamt haveri upprättad af behörig person å vederbörlig ort, ege försäkringsgifvaren ej mot försäkringstagaren åberopa, att vid utredningen någon blifvit, mot den å utredningsorten gällande lag, på försäkringstagarens bekostnad gynnad, så vida icke försäkringstagaren sjelf vållat, att hans rätt icke behörigen iakttagits; dock vare försäkringstagaren pliktig att till försäkringsgifvaren afstå sina anspråk mot den, hvilken sålunda gynnats.

252 §.

Kostnad och uppoffring, som i god tro blifvit gjorda för att från försäkradt föremål afvända fara, för hvilken försäkringsgifvaren svarar, eller för att efter tinad skada berga eller bevara försäkradt föremål eller eljest till förekommande af ytterligare skada, vare försäkringsgifvaren skyldig att ersätta, ändå att de ej äro att hänföra till gemensamt haveri, så ock kostnad för bestämmande af försäkringsgifvarens ersättningskyldighet i dylikt fall.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

253 §.

Har under den tid, försäkringsgifvarens fara varar, haveri flere gånger inträffat, ersätte försäkringsgifvaren skadan, ändå att ersättningsbeloppen sammanlagda öfverstiga försäkringssumman. De i 252 § omförmälda utgifter skola ock fullt ut godtgöras, ändå att försäkringssumman öfverskrides.

254 §.

Förändras den vid försäkringen uppgifna resa innan försäkringsgifvarens fara begynt, då vare, vid försäkring af fartyg eller af frakt för redarens räkning, försäkringsgifvaren fri från sin ansvarighet; vid försäkring af frakt för annans räkning eller af annat föremål än fartyg eller frakt vare försäkringen ändock gällande, der resans förändring egt rum utan försäkringstagarens begifvande.

Utsättes försäkradt gods, innan försäkringsgifvarens fara börjat, för fara med annat fartyg än det vid försäkringens afslutande uppgifna, vare försäkringsgifvaren fri från sin ansvarighet.

255 §.

Har, efter det försäkringsgifvarens fara begynt, resan ändrats eller faran annorledes förändrats eller förökats, vare försäkringsgifvaren fri från ansvarighet för hvarje efter förändringen timad olycka, så vida icke farans förändring eller förökande egt rum utan försäkringstagarens begifvande eller till följd af nödfall, föranledt af en fara, för hvilken försäkringsgifvaren svarar, eller ock för att rädda människolif.

IV.

Om skadan och dess betalning.

256 §.

Försäkringstagaren ege rätt att erhålla ersättning för total förlust:

1. vid försäkring af fartyg eller gods — när fartyget eller godset gått helt och hållet förloradt eller förklarats för god pris eller blifvit så skadadt, att det icke vidare kan för sitt ursprungliga ändamål användas;
2. vid försäkring af frakt — när frakten gått helt och hållet förloradt;

Kongl. Maj:ts förslag:

3. vid försäkring af förmodad vinst och provision å gods — när godset icke framkommer till bestämmelseorten; och
4. vid försäkring af haveripenningar och bodmerifordran — när det föremål, som för fordringen häftar, gått helt och hållet förloradt eller eljest icke lemna någon tillgång till fordringens gäldande.

Utskottets förslag:

257 §.

Vid total förlust gälde försäkringsgifvaren hela försäkringssumman, med afdrag af det belopp, som motsvarar hvad till följd af olyckshändelsen varder försäkringstagaren besparadt å de under försäkringen innefattade utgifter, och med rätt för försäkringsgifvaren att öfvertaga det, som må hafva bergats. Var ej hela värdet försäkradt, skall afdraget ske efter förhållandet mellan försäkringssumman och hela försäkringsvärdet samt försäkringsgifvaren erhålla andel i det bergade efter samma förhållande.

Har försäkradt fartyg, som lidit skada, blifvit efter vederbörlig besigtning förklaradt icke vara iståndstättligt, ege försäkringstagaren rätt att, mot fartygets afträdande till försäkringstagaren, fordra ersättning för total förlust.

Vid total förlust gälde försäkringsgifvaren hela försäkringssumman, med afdrag af det belopp, som motsvarar hvad till följd af olyckshändelsen varder försäkringstagaren besparadt å de under försäkringen innefattade utgifter, och med rätt för försäkringsgifvaren att öfvertaga det, som må hafva bergats. Var ej hela värdet försäkradt, skall afdraget ske efter förhållandet mellan försäkringssumman och hela försäkringsvärdet samt försäkringsgifvaren erhålla andel i det bergade efter samma förhållande.

Har försäkradt fartyg, som lidit skada, blifvit efter vederbörlig besigtning förklaradt icke vara iståndstättligt *eller har skadan vid besigtningen funnits uppgå till tre fjjerdelar af försäkringsvärdet*, ege försäkringstagaren rätt att, mot fartygets afträdande till försäkringsgifvaren, fordra ersättning för total förlust.

258 §.

Har all underrättelse om fartyg uteblifvit under tre gånger så lång tid, som kan antagas i allmänhet erfordras för ett segelfartygs resa från den ort, der fartyget sist afhördes, till bestämmelseorten, dock under minst tre månader; då må fartyget anses förloradt och försäkringstagaren ega att, mot afstående af sin rätt till det försäkrade föremålet, fordra ersättning såsom för total förlust.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

259 §.

Har fartyg eller gods blifvit lagdt under embargo eller anhållet genom annan åtgärd af högre hand eller tagits af sjöröfvare, eller har fartyg öfvergifvits af besättningen; då ege försäkringstagaren rätt att, mot afträdande af det försäkrade föremålet, fordra ersättning såsom för total förlust, så vida fartyget eller godset icke blifvit frigifvet eller staldt till försäkringstagarens förfogande

inom sex månader, om uppbringningen eller öfvergifvandet skett i europeiskt farvatten eller i en utom Europa belägen del af Medelhafvet, Svarta hafvet eller Azowska sjön;

inom nio månader, om det skett i annat farvatten, beläget på denna sidan Goda Hoppsudden eller Kap Horn; och

inom tolf månader, om det skett i farvatten på andra sidan Goda Hoppsudden eller Kap Horn.

De ofvan angifna tider räknas från den dag, då försäkringstagaren underrättat försäkringsgifvaren om olyckan.

260 §.

Vill försäkringstagare afträda försäkradt föremål, gifve han försäkringsgifvaren det till känna, der fartyget förklarats icke vara istånd-sättligt, inom en månad efter erhållen kännedom af besigtningen och i de fall, som omförmälas i 258 och 259 §§, inom sex månader efter utgången af den der för hvarje särskildt fall utsatta tid.

Vill försäkringstagare afträda försäkradt föremål, gifve han försäkringsgifvaren det till känna *i det fall, 257 § andra stycket omförmäler*, inom en månad efter erhållen kännedom af besigtningen och i de fall, som omförmälas i 258 och 259 §§, inom sex månader efter utgången af den der för hvarje särskildt fall utsatta tid.

261 §.

Har den i föregående § stadgade tid förflutit utan att försäkringstagaren begagnat sin rätt, vare han i de fall, 257 § andra stycket samt 259 § omförmäla, samma rätt förlustig.

Har den i föregående § stadgade tid förflutit utan att försäkringstagaren begagnat sin rätt *att afträda det försäkrade föremålet*, vare han i de fall, 257 § andra stycket omförmäler, samma rätt förlustig.

Kongl. Maj:ts förslag:

I det fall, 258 § omförmäler, ege försäkringstagaren, ändå att den för afträdande bestämda tid gått till ända, fordra ersättning såsom för total förlust, men vare, om det försäkrade föremålet kommer till rätta, skyldig att, der försäkringsgifvaren det äskar, återbära försäkringssumman och derå gälda ränta med en half procent i månaden, mot skyldighet för försäkringsgifvaren att afstå rätten till det försäkrade föremålet och ersätta den under försäkringen hörande skada, föremålet må hafva lidit.

Utskottets förslag:

Har i de fall, 258 och 259 §§ omförmäla, den för afträdande bestämda tid gått till ända, ege försäkringstagaren ändock att fordra ersättning såsom för total förlust, men vare, om det försäkrade föremålet kommer till rätta, frigifves eller ställes till försäkringstagarens förfogande, pligtig att, der försäkringsgifvaren det äskar, återbära försäkringssumman och derå gälda ränta med en half procent i månaden mot skyldighet för försäkringsgifvaren att ersätta den under försäkringen hörande skada, föremålet må hafva lidit.

262 §.

Afträdande af försäkradt föremål skall ske utan vilkor eller förbehåll och omfatta hela det försäkrade föremålet eller hvad deraf å den tid, då olyckan inträffade, var utsatt för fara samt må ej återkallas. Var ej hela värdet försäkradt, vare försäkringstagaren skyldig att afträda endast så stor del af det försäkrade föremålet, som motsvarar försäkringssummans förhållande till hela värdet.

263 §.

När försäkringssumman utbetalas, vare försäkringsgifvaren berättigad att af försäkringstagaren erhålla skriftlig öfverlåtelse af de rättigheter, som till följd af afträdandet skola öfvergå till försäkringsgifvaren, äfvensom alla det afträdade föremålet rörande handlingar, af hvilka försäkringstagaren må vara i besittning.

264 §.

Uppstår tvist angående den ersättningsskyldighet, som på grund af försäkringsaftal må åligga försäkringsgifvaren, skall saken hänskjutas till utredande af dispachör. Sådan ut-

Uppstår tvist angående den ersättningsskyldighet, som på grund af försäkringsaftal må åligga försäkringsgifvaren, skall saken hänskjutas till utredande af dispachör. Sådan ut-

Kongl. Maj:ts förslag:

redning verkställes, der ej annorlunda aftalats, å den ort, der försäkringen slutits eller der dispache för den ort vanligen uppgöres; äliggande det dispachören att i tillämpliga delar iakttaga hvad för utredning af gemensamt haveri är i 214 § stadgadt.

Den, som har fordran på grund af försäkringsaftal, skall inom fem år från den dag, då fordringen tillkom, genom stämning eller lagsökning bevaka sin fordran; försummar han det, hafve sin talan mot gäldenären förlorat.

Utskottets förslag:

redning verkställes, der ej annorlunda aftalats, å den ort, der försäkringen slutits eller der dispache för den ort vanligen uppgöres. *Det åligger* dispachören att i tillämpliga delar iakttaga, hvad för utredning af gemensamt haveri är i 214 § stadgadt; *dock att kungörelse, som der sägs, ej skall utfärdas, der såväl försäkringsgifvare som försäkringstagare förklarar sig icke påkalla sådan; skolande i ty fall dispachen vara upprättad inom två månader efter det fullständiga handlingar inkommit.*

Den, som har fordran på grund af försäkringsaftal, skall inom fem år från den dag, då fordringen tillkom, genom stämning eller lagsökning bevaka sin fordran; försummar han det, hafve sin talan mot gäldenären förlorat.

V.

Om återbärande af premie (ristorno).

265 §.

Kommer försäkradt föremål icke att utsättas för sådan fara, som faller under försäkringsgifvarens ansvarighet, ege försäkringstagaren fordra, att försäkringen häfves och premien återbäres (ristorno); dock med afdrag, der ej annat aftal skett, af en fjerdedels procent af försäkringssumman eller ock af halfva premien, om denna är mindre än en half procent af försäkringssumman.

266 §.

Varder tecknad försäkring helt och hållet eller delvis ogild på grund af bristande försäkringsintresse, öfverförsäkring, dubbel försäkring, bristande eller oriktig uppgift eller af annan dylik orsak, men har den, som tagit försäkringen, vid försäkringens afslutande och, när försäkringen tagits efter

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

annans uppdrag, jemväl denne vid den tid, då han lemnade uppdraget, varit i god tro; då må ristorno tillgodonjutas med sådant afdrag, som i 265 § sägs, så vida yrkande derom göres innan det försäkrade föremålet utsettes för fara.

Elfte kapitlet.**Om sjöpanträtt och om sjöfordringars preskription.**

267 §.

Borgenär, som för sin fordran har panträtt i fartyg, frakt eller inlastadt gods, efter ty här nedan sägs, njute betalning ur panten framför de borgenärer, som i 17 kap. Handelsbalken omförmälas.

268 §.

Panträtt i fartyg och frakt tillkommer nedanstående fordringar:

1. lotspenningar, bergarelön och ersättning för fartygets befriande ur fiendes våld;
2. befälhafvarens och besättningens fordran å hyra och annan godtgörelse, hvartill de på grund af sin anställning å fartyget äro lagligen berättigade;
3. fordran å bidrag till gäldande af gemensamt haveri eller af annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (161, 218 §§); bodmerifordran, så ock lastegares fordran för gods, som blifvit under resa såldt för fartygets behof; och
4. fordringar, som grunda sig på förbindelser, hvilka befälhafvaren i denna sin egenskap ingått för fartygets behof, eller på uteblifvet, felaktigt eller ofullständigt fullgörande af förbindelser, hvilka redaren sjelf eller annan på grund af redarens fullmagt ingått och som skolat af befälhafvaren i denna hans egenskap fullgöras, så ock fordringar å ersättning för skada, hvilken vållats genom fel eller försummelse, som i 8 § sägs; befälhafvarens fordran för hvad han sjelf förskjutit för fartygets behof eller på grund af egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgifva.

Panträtt i fartyg omfattar jemväl fartygets tillbehör; panträtt i frakt omfattar bruttofrakten för den resa, under hvilken fordringen uppkommit. Panträtt för bodmerifordran omfattar fartyg eller frakt eller beggedera, enligt bodmeribrevets innehåll.

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

Under fartygs tillbehör innefattas icke proviant eller bränsle, ej heller å ångfartyg kol eller andra för maskinens drift afsedda ämnen.

269 §.

De i 268 § omförmälda fordringar ega, der de alla uppstått under samma resa, rätt till betalning i den nummerordning, i hvilken de i samma § äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, skola sig emellan njuta lika rätt; dock hvad angår de under 1 och 3 nämnda fordringar endast så vida de härleda sig från samma nödfall; eljest skall den yngre ega företräde till betalning framför den äldre.

Hafva fordringarne uppstått under olika resor, skola de, hvilka härleda sig från en senare resa, ega företräde framför alla dem, som uppstått under en tidigare; dock behålle befälhafvare och besättning den dem tillagda förmansrätt i fartyget för så mycket af hvad de på grund af sist ingångna hyresafstal hafva att fordra, som belöper å senaste tolf månader, ändå att fartyget under tiden gjort flere resor.

270 §.

Har fartyg i gemensamt haveri eller till följd af någons vållande gått förloradt eller lidit skada, eller har frakt på sådant sätt helt och hållet eller till någon del förlorats, skola de borgenärer, hvilka enligt 268 § hafva panträtt i fartyget eller i frakten, ega enahanda rätt till den redaren tillkommande ersättning.

Ersättning, som utgår på grund af tagen försäkring, hafte icke i pantens ställe.

271 §.

Försäljes helt fartyg efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning af utmätt fartyg är stadgad, upphöre panträkten i fartyget, men borgenären ege undfå del i köpeskillingen, som i Utsökningslagen sägs.

Har fartyg efter timad skada förklarats icke vara iståndsättligt och derefter blifvit försåldt, upphöre panträkten i fartyget, men borgenären ege i stället enahanda rätt till köpeskillingen, så vidt den utestår ogulden. Öfvergår eljest genom frivillig afhandling eganderätten till fartyg, hafte det fortfarande för de fordringar, som i 268 § nämnas.

272 §.

Har redare uppburit ersättningsbelopp, köpeskillning eller frakt, som häftade för fordran, för hvilken han icke personligen svarade, vare redaren

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

för samma fordrans betalning ansvarig, så långt det uppburna beloppet förslår. Har redaren inlastat gods för egen räkning, vare han med det belopp, som, derest godset inlastats för annans räkning, skolat utgå i frakt, personligen ansvarig för fordran, som i ty fall skolat ega panträtt i frakten.

Hafva ersättningsbelopp, köpeskilling eller frakt blifvit inbetalda efter det ansökning ingifvits om redarens försättande i konkurs, då ege, der konkurs följer på den ansökning, borgenär, för hvars fordran det inbetalda beloppet häftade, så långt samma belopp förslår, erhålla utdelning i konkursen med den förmånsrätt, som skulle hafva tillkommit honom, der beloppet utestätt oguldet.

273 §.

Har eganderätten till fartyg genom frivillig afhandling öfvergått till utländsk man, svare förre egaren personligen för fordran, för hvilken han förut häftade allenast med fartyget och frakten, dock icke utöfver det värde, fartyget hade vid tiden för öfverlåtelsen.

274 §.

Nu har redare till gäldande af sådan fordran, som i 268 § är nämnd, utbetalt hvad jemlikt 272 och 273 §§ ålåg honom utgifva; kommer sedan annan borgenär och visar sig ega bättre rätt än den, som fick betalningen, vare redaren dock icke till vidare betalningsskyldighet förbunden, så vida han icke, när betalningen erlades, egde kunskap om den andres fordran; dock ege redaren icke att i sådant afseende räkna sig till godo hvad han utgifvit till gäldande af fordran, för hvilken han svarade personligen.

Borgenär, som sålunda uppburit hvad rätteligen bort tillkomma annan, svare med hvad han uppburit för den andres fordran, der han om samma fordran egde kunskap när han erhöll betalningen.

275 §.

Har fartygs egare öfverlåtit fartyget till annan att nyttja det till sjöfart för egen räkning, vare sådant utan verkan till förringande af den rätt, som, efter ty i denna lag stadgas, tillkommer de i 268 § omförmälda fordringar, de der uppstått efter det öfverlåtandet skedde.

276 §.

Panträtt i inlastadt gods tillkommer nedanstående fordringar:

1. bergarelön och ersättning för godsets befriande ur fiendes våld;

Bih. till Riksd. Prot. 1891. 8 Saml. 1 Afd. 2 Häft Bil.

Kongl. Maj:ts förslag:**Utskottets förslag:**

2. fordran å bidrag till gäldande af gemensamt haveri eller af annan kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund (161, 218 §§); bodmerifordran äfvensom lastegares fordran för gods, som blifvit under resa såldt för annan lastegares räkning;
3. fordringar, som grunda sig på förbindelser, hvilka befälhafvaren i denna sin egenskap för lastens behof ingått; befälhafvarens fordran för hvad han sjelf förskjutit för lastens behof eller på grund af egen utfästelse för sådant ändamål nödgats utgifva; och
4. fordran å frakt och ersättning för öfverliggedagar eller för annat uppehåll vid lastning eller lossning.

De här omförmälda fordringar skola sig emellan ega rätt till betalning i den nummerordning, i hvilken de ofvan äro nämnda. Fordringar, som äro upptagna under samma nummer, njute lika rätt; dock hvad angår de under 1 och 2 upptagna fordringar endast så vida de härleda sig från samma nödfall; eljest skall den yngre hafva företräde framför den äldre.

277 §.

Lossas gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, eller varder under resa gods såldt för fartygets eller lastens behof, upphöre panträtten i godset. Lag samma vare, der godset säljes efter utmätning eller under konkurs i den ordning, som för försäljning af utnätt gods i fartyg är stadgad; men borgenären ege undfå del i köpeskillingen, som i Utsökningslagen sägs.

278 §.

Är lastegare berättigad till ersättning för gods, som gått förloradt eller skadats, eller har gods under resan blifvit såldt för fartygets behof eller för annan lastegares räkning, vare om borgenärens rätt till den lastegaren tillkommande ersättning lag, som i 270 § för fartyg stadgas.

Ersättning, som utgår på grund af tagen försäkring, hafte icke i pantens ställe.

279 §.

Har lastegare uppburit fordringsbelopp, hvartill borgenär egde sådan rätt, som i 277 eller 278 § sägs, vare om lastegarens ansvarighet för fordrans betalning lag, som i 272 och 274 §§ för redare stadgas.

Har sådant belopp blifvit inbetaldt efter det ansökning ingifvits om lastegarens försättande i konkurs, gälle hvad i 272 § sägs.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

280 §.

Utlemnar befälhafvare utan borgenärens tillstånd gods, som häftar för fordran, till befraktares eller lastemottagares förfogande, svare befälhafvaren för den fordrans betalning, dock icke utöfver det värde, godset vid lossningen hade; enahanda ansvarighet åligge jemväl mottagaren för fordran, för hvilken han eljest icke skolat personligen svara, så vida han egde kunskap om fordringen när lossningen skedde.

281 §.

Har borgenär panträtt i flere panter, häfte en hvar af panterna för gäldens hela belopp.

282 §.

Borgenär, som har panträtt i fartyg eller frakt, må för utfående af sin fordran ur panten söka befälhafvaren eller redaren, hvilkendera han helst vill. Söker annan borgenär, än redare eller befälhafvare, för fordran, för hvilken gods i fartyg häftar, betalning ur godset, ege ock han rätt att söka befälhafvaren.

283 §.

Fordran, för hvilken gäldenär enligt denna lag häftar allenast med fartyg, frakt eller inlastadt gods, upphöre, om icke genom stämning eller lagsökning betalning sökes

för fordran å bidrag till gäldande af gemensamt haveri eller af kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund — inom ett år från dispachens dag;

för fordran å ersättning för bortkommet eller skadadt gods — inom ett år från det godset lossades;

för fordran å ersättning i andra fall — inom två år från den dag, skadan timade;

Fordran, för hvilken gäldenär enligt denna lag häftar allenast med fartyg, frakt eller inlastadt gods, upphöre, om icke genom stämning eller lagsökning betalning sökes

för fordran å bidrag till gäldande af gemensamt haveri eller af kostnad, som skall fördelas efter enahanda grund — inom ett år från dispachens dag;

för fordran å ersättning för bortkommet eller skadadt gods — inom ett år *efter slutad lossning*;

för fordran å ersättning i andra fall — inom två år från den dag, skadan timade;

Kongl. Maj:ts förslag:

för öfriga fordringar — inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.

Eger för sådan fordran, som nu är sagd, borgenären rätt att jemväl hålla sig till redare, lastegare eller annan personligen, vare den rätt honom öppen inom tid, som i allmän lag stadgas.

Utskottets förslag:

för öfriga fordringar — inom ett år efter det fordringen förföll till betalning.

Eger för sådan fordran, som nu är sagd, borgenären rätt att jemväl hålla sig till redare, lastegare eller annan personligen, vare den rätt honom öppen inom tid, som i allmän lag stadgas.

284 §.

Panträtt, som enligt 268 § tillkommer befälhafvare och besättning, upphøre, om icke fordringen utsökes inom ett år från den dag, tjensten om bord upphörde. Har borgenär eljest enligt denna lag i fartyg, frakt eller inlastadt gods panträtt för fordran, hvarför gäldenär är personligen betalningsskyldig, upphøre panträtten, der icke betalning sökes inom den i 283 § för hvarje särskildt fall utsatta tid.

Tolfte kapitlet.**Om brott i tjensten af befälhafvare och besättning.**

285 §.

Antager befälhafvare i redarens tjenst sjöman för tid, under hvilken denne, befälhafvaren veterligen, är förbunden att tjena å annat fartyg, straffes med böter, högst två hundra kronor.

286 §.

Har befälhafvare icke om bord å fartyget ett exemplar af denna lag och af den i 27 § omförmälda spisordning, straffes med böter, högst ett hundra kronor.

287 §.

Försummar befälhafvare hvad honom med afseende å dagboks förande eller uppvisande åligger, eller

Försummar befälhafvare hvad honom med afseende å dagboks förande eller uppvisande åligger, straffes

Kongl. Maj:ts förslag:

underlåter han att öfverlemnna dagboken till sjömanshuset, som i 39 § sägs, straffes med böter, högst två hundra kronor. Har befälhafvare, sig eller annan till nytta eller att dermed skada göra, fört falsk dagbok eller dagboken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år; äro omständigheterna synnerligen försvärande, må tiden för straffarbetet höjas till fyra år.

Samma lag vare, der styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

Utskottets förslag:

med böter, högst två hundra kronor. Har befälhafvare, sig eller annan till nytta eller att dermed skada göra, fört falsk dagbok eller dagboken ändrat eller förstört, undanstuckit eller oläslig gjort, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader eller straffarbete i högst två år; äro omständigheterna synnerligen försvärande, må tiden för straffarbetet höjas till fyra år.

Samma lag vare, der styrman eller maskinist så förbrutit sig, som i denna § sägs.

288 §.

Försummar befälhafvare att, när sjöolycka inträffat af sådan beskaffenhet, som i 40 § sägs, derom göra anmälan, på sätt i samma § stadgas, dömes till böter.

289 §.

Missbrukar befälhafvare den i 101 § honom medgifna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttagande af den ordning, som i 103 § är föreskrifven, eller ålägger han strängare straff, än 102 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman i förvar, som i 47 § omförmäles, eller förhåller han sjöman dess lagliga kost, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Missbrukar befälhafvare den i 101 § honom medgifna tvångsrätt, eller tilldelar han sjöman bestraffning utan laga skäl eller utan iakttagande af den ordning, som i 103 § är föreskrifven, eller ålägger han strängare straff, än 102 § föranleder, eller missbrukar han den rätt att taga sjöman *eller passagerare* i förvar, som i 47 § omförmäles, eller förhåller han sjöman dess lagliga kost, eller behandlar han sjöman med onödig hårdhet; straffes med böter, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

290 §.

Gör befälhafvare sig skyldig till oredlighet mot redare, lastegare, försäkringsgifvare eller annan, hvars rätt och bästa det enligt denna lag åligger honom att bevaka, eller till grof försummelse af deras rätt och bästa, straffes högst med straffarbete i två år, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Gör befälhafvare sig skyldig till oredlighet mot redare, lastegare, försäkringsgifvare eller annan, hvars rätt och bästa det enligt denna lag åligger honom att *bevaka, straffes* högst med straffarbete i två år, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff. *För grof försummelse af deras rätt och bästa vare straffet böter eller fängelse i högst ett år.*

291 §.

Afviker befälhafvaren ur tjensten och öfvergifver det honom anförtrödda fartyg, straffes med straffarbete i högst två år eller fängelse eller, der omständigheterna äro synnerligen mildrande, med böter, ej under femtio kronor.

Lemnar befälhafvare fartyget när det är stadt i fara, utan att iakttaga hvad i 43 § stadgas eller hvad eljest åligger honom såsom god sjöman, straffes med böter, ej under ett hundra kronor, eller med fängelse.

292 §.

Har befälhafvare, utan att nödtvång dertill föranledt, gått till sjös med fartyg, som haft sådana brister till skrof, maskin eller utrustning eller som varit så hårdt eller så olämpligt lastadt eller så illa bemannadt, att han bort inse, att resan var förbunden med uppenbar lifsfara för dem, som voro om bord; straffes med fängelse i högst sex månader eller böter från och med tjugufem till och med ett tusen kronor. Åsidosätter befälhafvare annorledes de skyldigheter, som enligt 26 § åligger honom, straffes med böter. Vållas genom åtgärd eller försummelse, som nu sagts, skada, må till fängelse i högst ett år dömas, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

Lika med befälhafvare straffes redare eller annan, som å redares vägnar haft befattning med fartyget, der han uppsåtligen förledt befälhafvaren till sådan förbrytelse eller med råd eller dåd densamma främjat.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

293 §.

Är befälhafvare genom vårdslöshet eller försummelse i tjensten på annat sätt, än i 292 § sägs, vållande till sjöolycka, straffes med böter eller med fängelse i högst ett år, der ej gerningen efter allmän lag bör beläggas med strängare straff.

294 §.

Uraktlåter befälhafvare något af hvad enligt 223 § åligger honom att efter sammanstötning iakttaga, straffes med böter, ej under ett hundra kronor, eller med fängelse.

Uraktlåter befälhafvare något af hvad enligt 223 § åligger honom att efter sammanstötning iakttaga, straffes med böter, ej under ett hundra kronor, eller med fängelse. *Äro omständigheterna synnerligen försvårande, må till straffarbete i högst två år dömas.*

295 §.

Vägrar befälhafvare utan lagligt hinder att i sådant fall, som i 34 § omförmäles, å sitt fartyg medtaga sjöfolk, straffes med böter.

Lag samma vare, der befälhafvare i fall, som 100 § omförmäler, underlåter att ställa sig till efterrättelse mönstringsförrättarens eller konsuls beslut.

296 §.

Befälhafvare, som så förbrutit sig, som i 287, 289, 290, 291, 292, 293 eller 294 § sägs, må, der omständigheterna äro synnerligen försvårande, för viss tid eller för alltid dömas förlustig sådan rättighet att föra fartyg, för hvars utöfvande särskilda vilkor äro stadgade.

297 §.

Underlåter sjöman att inställa sig i tjenst i vederbörlig tid, straffes med böter, högst femtio kronor. Tager sjöman hyra å fartyg för tid, under hvilken han på grund af äldre hyresaftal är pliktig att tjena å annat fartyg, straffes med böter, högst två hundra kronor.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

298 §.

Rymmer sjöman ur tjensten, straffes med fängelse i högst tre månader. Rymma flere af besättningen i förening eller efter föregående aftal, dömes till fängelse i högst sex månader. Rymmer hela besättningen eller största delen deraf, eller sker rymning under sådana omständigheter, att rymmaren bort inse, att fartyget till följd af rymningen utsattes för fara, må till fängelse i högst ett år eller till straffarbete på lika tid dömas.

Vänder rymmaren frivilligt tillbaka innan fartyget afgått från den ort, der rymningen skedde, eller äro omständigheterna eljest synnerligen mildrande, då må till böter dömas.

299 §.

Hvar, som förleder sjöman att rymma eller med råd eller dåd främjar rymningen, straffes med böter eller med fängelse i högst tre månader.

300 §.

Underlåter sjöman, som inmönstrats å fartyg, att inställa sig om bord före fartygets afgång från den ort, der resan börjar, eller blifver sjöman borta från skeppsbord mer än tjugufyra timmar utan lof eller utöfver erhållet lof, straffes såsom rymmaren, der ej af omständigheterna prövas, att han icke haft för afsigt att avvika ur tjensten.

301 §.

Öfvergifver sjöman fartyget när det är stadt i nöd, utan att iakttaga hvad 78 § stadgar eller hvad eljest åligger honom såsom god sjöman, dömes till böter från och med femtio till och med tre hundra kronor eller till fängelse i högst ett år.

302 §.

Har sjöman påkallat besigtning af fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen besigtning, att

Har sjöman påkallat besigtning af fartyg, på sätt i 87 § sägs, och finnes vid företagen besigtning, att

Kongl. Maj:ts förslag:

uppgiften om fartygets bristande sjövärdighet saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst sex månader.

Utskottets förslag:

uppgiften om fartygets bristande sjövärdighet saknat rimlig grund, dömes till böter, ej under femtio kronor, eller till fängelse i högst två månader. *Har sjömannen härvid handlat i uppsåt att bereda sig eller annan fördel eller att göra skada, må till straffarbete i högst två år dömas.*

303 §.

Sätter sig sjöman upp mot befälhafvaren och vägrar honom lydnad, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader eller, der omständigheterna äro synnerligen försvärande, med straffarbete i högst ett år.

304 §.

Öfverfaller någon af besättningen med våld eller hot om våld befälhafvaren i tjensten eller för att honom till någon tjensteåtgärd tvinga eller derifrån hindra eller för att å honom för sådan åtgärd hämnas, dömes till straffarbete i högst två år eller fängelse. Äro omständigheterna synnerligen mildrande, må till böter dömas.

305 §.

Sätter sig sjöfolk till samman och lägger det uppsåt å daga att med förenadt våld bemäktiga sig ledningen af fartyget eller tvinga befälhafvaren till någon åtgärd i tjensten eller att för sådan åtgärd å honom hämnas eller att i förening göra våldsamt motstånd mot åtgärd, som befälhafvaren anbefalt, men vända deltagarne i myteriet af egen drift eller på befälhafvarens befallning åter till lydnad eller ordning, utan att våld å person eller egendom blifvit öfvadt; då skola anstiftare eller anförare dömas till fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med två år och annan deltagare till fängelse i högst sex månader.

Vända deltagarne i myteriet ej åter till lydnad och ordning, utan visa trotsighet mot befälhafvarens befallning, dömes anstiftare eller anförare till fängelse i minst ett år eller straffarbete från och med ett till och med

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

fyra år och annan deltagare till fängelse i minst tre månader eller straffarbete från och med tre månader till och med två år.

Öfvas vid myteriet våld å person eller egendom, straffes anstiftare eller anförare med straffarbete från och med två till och med sex år och annan deltagare i myteriet med fängelse i minst sex månader eller straffarbete från och med sex månader till och med tre år.

För våld eller annan brottslig gerning, som vid myteri begås, varde ock gerningsmannen straffad, efter ty i 4 kap. 1 § Strafflagen skils.

306 §.

Är sjöman genom vårdslöshet eller försummelse i tjensten vållande till sjöolycka, straffes så, som i 293 § om befälhafvare sägs. Är den skyldige styrman eller maskinist, må han, der omständigheterna äro synnerligen försvärande, tillika förklaras för viss tid eller för alltid förlustig rättigheten att i dylik beställning nyttjas, der för sådan rättighets utöfvande särskilda vilkor äro stadgade.

307 §.

Medtager någon af besättningen om bord utan befälhafvarens tillstånd gods, hvars förande utsätter fartyg eller last för äfventyr, straffes med böter eller fängelse i högst sex månader.

308 §.

Har sjöman på annat sätt, än här ofvan är sagdt, gjort sig skyldig till förseelse i tjensten, eller har han brutit mot ordning och skick, straffes med böter.

309 §.

Har sjöman, som begått brottslig handling, hvarom i 297—308 §§ förmäles, för samma handling undergått bestraffning enligt 102 §, skall Rätten vid brottets bedömande derå fästa skäligen afseende; och må i ty fall, efter omständigheterna, straffet nedsättas under hvad eljest bort följa å gerningen eller ock alldeles bortfalla.

310 §.

Hvad i detta kapitel stadgas angående brott af eller mot befälhafvare, gälle ock om brott af eller mot den, som är satt i befälhafvares ställe.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

311 §.

Brott, som i 285, 289, 290, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 307 eller 308 § omförmäles, må ej åtalas af allmän åklagare, utan att måls-egande angifvit brottet till åtal; skall brottet straffas efter allmän lag, lände till efferrättelse hvad sådan lag stadgar i fråga om rätt till åtal.

312 §.

I afseende å straff, hvartill efter denna lag dömes, gälle, der ej här ofvan är annorlunda stadgadt, hvad allmän lag föreskrifver.

Trettonde kapitlet.

Om laga domstol och rättegång i sjörättsmål.

313 §.

Rådstufvurätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag och ej innefattar klander af dispache.

Rådstufvurätt vare första domstol i mål, som skall bedömas efter denna lag.

314 §.

När sjöförklaring af Rätten upptages, skola två i sjöväsendet kunnige och erfarne män vara tillstädes för att såsom sakkunnige gå Rätten till handa.

Desse sakkunnige utses af Rätten före utgången af hvarje år, att under det följande året tjenstgöra. För att i deras ställe, vid inträffadt förfall, biträda skola tillika två suppleanter utses; uppstår hinder jemväl för dem, ege Rätten för hvarje särskildt fall tillkalla andra.

De sakkunnige njute ersättning af allmänna medel till belopp, som Konungen bestämmer.

1 mom. När sjöförklaring af Rätten upptages, skola två i sjöväsendet kunnige och erfarne män vara tillstädes för att såsom sakkunnige gå Rätten tillhanda.

Desse sakkunnige utses af Rätten före utgången af hvarje år, att under det följande året tjenstgöra. För att i deras ställe, vid inträffadt förfall, biträda skola tillika två suppleanter utses; uppstår hinder jemväl för dem, ege Rätten för hvarje särskildt fall tillkalla andra.

De sakkunnige njute ersättning af allmänna medel till belopp, som Konungen bestämmer.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

2 mom. När vid Rådstufvurätt till handläggning förekommer mål angående klander af dispache, skola, utom domfört antal af Rättens ledamöter, tre i handel och sjöfart kunnige och erfarne män hafva säte och stämma i Rätten. Stadsfullmäktige i stad, hvars Rådstufvurätt enligt 326 § eger upptaga dylikt mål, skola före utgången af hvarje år utse desse särskilde ledamöter att utöfva befattningen under det följande året. För att i deras ställe vid inträffadt förfall tjenstgöra skola tillika tre supplanter utses; uppstår hinder jemväl för dem, ege Rätten för hvarje särskildt fall tillkalla andra.

De särskilde ledamöterna njute ersättning till belopp, som Konungen bestämmer; skolande denna ersättning af endera parten eller af parterna gemensamt gäldas, efter ty Rätten, enligt de i 21 kap. Rättegångsbalken stadgade grunder, pröfvar skäligt.

315 §.

När anmälan skett om inträffad sjöolycka, på sätt i 40 § är stadgad, sammantråde Rätten, så snart ske kan, till sjöförklarings upptagande. Till sammanträdet inkalle ordföranden befälhafvaren, med förstädigande att medhafva alla de personer, som antagas kunna lemna upplysning i saken, äfvensom att förete dagboken i hufvudskrift, der den finnes i behåll; underrätte ock, senast dagen förut, genom kungörelse i ortens tidning, och, der så ske kan, genom särskildt meddelande de personer, hvilka saken kan angå, eller deras ombud om tiden för sammanträdet äfvensom hvar och när den om händelsen ingifna anmälan med dertill hörande handlingar finnes tillgänglig.

316 §.

Vid sjöförklarings upptagande skola först befälhafvaren och derefter de till upplysning i saken inkallade personer hvar för sig afgifva en så

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

vidt möjligt sammanhängande berättelse angående händelsen; der någons berättelse är ofullständig, otydlig eller obestämd, bör Rätten genom lämpliga frågor söka erhålla säker upplysning om hvad han verkligen erfarit angående händelsen. Sedan samtliga berättelser afgifvits, böra, der ej laga hinder finnes möta eller Rätten eljest med afseende å sakens omständigheter finna edgång ej böra ega rum, de till upplysning i saken inkallade personer sina berättelser, sedan de blifvit ur protokollet upplästa, med vittnesed bekräfta.

Rätten ege till förhör inkalla jemväl andra af besättningen än dem, befälhafvaren medtagit.

317 §.

Har fartyg förolyckats, af besättningen öfvergifvits i sjön, råkat på grund, så att det icke utan ovanliga åtgärder, såsom kapning af mast eller kastning af last, kunnat åter blifva flott, eller har skada uppstått derigenom att fartyget stött tillsammans med annat fartyg, eller har fartyget drabbats af olycka, hvarmed förlust af människolif varit förenad; åligge Rätten att i sammanhang med sjöförklaringens upptagande söka åstadkomma fullständig utredning angående orsakerna till olyckan. Särskildt bör dervid undersökas, huru vida olyckan härledt sig af

1. fel hos fartyget, dess utrustning eller bemanning;
2. orsaker, härrörande från lastningen, såsom att fartyget varit öfverlastadt, eller att lasten varit af farlig beskaffenhet, eller att den varit felaktigt fördelad eller stufvad eller icke behörigen försedd, eller att barlasten varit otillräcklig, otjenlig eller icke behörigen försedd;
3. förseelse eller försummelse under resan af befälhafvaren eller någon af besättningen å fartyget, eller af befälhafvare eller någon af besättningen å annat fartyg;
4. förseelse af lots eller vägvisare, bristfällighet i sjökort eller å fyrar, sjömärken eller andra inrättningar till sjöfartens säkerhet eller förseelse eller försummelse af den, åt hvilken dylika inrättingars skötsel och vård är anförtrödd.

Finner Rätten för upplysnings vinnande nödigt att höra jemväl personer, som icke tillhöra besättningen, må de till vittnesförhör inkallas; och njute de, som sålunda inkallats, ersättning af allmänna medel, efter ty om ersättning till vittnen i brottmål är stadgad.

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

318 §.

När anmälan skett om sådan sjöolycka, som i 317 § sägs, åligge Rättens ordförande att om tiden för den deraf föranledda undersökning underrätta vederbörande åklagare.

319 §.

Den i 317 § föreskrifna undersökning skall, när sjöförklaringen afgifves utom de förenade rikena, verkställas af vederbörande konsul; och åligge befälhafvaren, som har att för sådant ändamål anmäla sig hos konsuln, att till undersökningen medhafva dagboken äfvensom de personer, hvilka antagas kunna gifva upplysning angående olyckshändelsen. Der det lämpligen kan ske, bör konsuln tillkalla två ojäfvige, i sjöväsendet kunnige, helst svenske, norske eller danske män att vid undersökningen närvara.

Har i här omförmälda fall undersökning angående den inträffade olyckan hållits af dertill behörig utländsk myndighet, vare ytterligare undersökning ej af nöden.

320 §.

Har fartyg förolyckats, utan att någon, som kunnat göra anmälan om olyckan, blifvit räddad, eller har eljest undersökning med anledning af sådan olyckshändelse, som i 317 § omförmäles, uteblifvit; ege Kommerskollegium förordna om undersöknings anställande å ort, der sådan lämpligen kan företagas.

321 §.

Sedan sådan undersökning, som i 317 § omförmäles, afslutats, skall Rätten eller konsuln, som den förrättat, ofördröjligen insända protokoll öfver undersökningen till Kommerskollegium. Har fartyget förolyckats, eller kan eljest dagboken från fartyget undvaras, skall denna jemte protokollet insändas men eljest en fullständig afskrift af dagboken i de delar, som angå undersökningen. Är å utländsk ort undersökningen verkställd af vederbörlig myndighet, åligge konsuln att till Kommerskollegium insända afskrift af det vid undersökningen förda protokoll.

Finnes undersökning i något afseende ofullständig, ege Kommerskollegium förordna om ny undersöknings anställande å ort, der sådan lämpligen kan ega rum.

Kongl. Majt:s förslag:

Utskottets förslag:

322 §.

Anmäler sig befälhafvare å norskt fartyg till afläggande af sjöförklaring här i riket, åligge Rätten att, der sådant fall inträffat, som i 317 § omförmäles, anställa undersökning angående orsakerna till olyckan och insända protokollet till Kommerskollegium.

Detta stadgande skall ega tillämpning, så länge i Norge motsvarande bestämmelse är gällande i afseende på sjöförklaringar, som der afläggas af befälhafvare å svenska fartyg.

323 §.

Twistemål, som bör bedömas efter denna lag, skall, der ej här nedan annorlunda stadgas, instämmas till Rådstufvurätten i den stad, der svaranden har sitt bo och hemvist, eller der fartyget finnes; har svaranden icke sitt hemvist i stad med Rådstufvurätt, eller finnes fartyget å ort, der Rådstufvurätt icke är, gånge tvisten till den Rådstufvurätt, som är närmast endera af dessa orter.

Äro flere redare i ett fartyg, skall fartygets hemort anses såsom redariets hemvist.

324 §.

Hafva parter öfverenskommit, att tvist må instämmas till viss annan Rådstufvurätt än den, som enligt 323 § är behörig; då må den rätt sökas.

325 §.

Vill någon för anspråk, som grundar sig på befälhafvarens görande eller låtande, på en gång söka denne och redaren, ege han instämma båda till den domstol, der endera är skyldig att svara.

326 §.

Den, som icke åtnöjes med dispache, skall göra sin klandertalan anhängig vid den Hofrätt, under hvars domvärjo den stad hörer, der dispachen är utgifven.

Den, som icke åtnöjes med dispache, skall göra sin klandertalan anhängig vid *Rådstufvurätten i den stad*, der dispachen är utgifven.

327 §.

Har i tvistemål, som skall bedömas efter denna lag, Rätten ogillat invändning angående domstols behörighet eller flere parters inkallande,

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

må ej öfver det utslag klagas annorledes än i sammanhang med hufvudsaken.

328 §.

Brottmål, som bör bedömas efter denna lag, skall, der brottet föröfvats i stad med Rådstufvurätt, upptagas vid den stadens Rådstufvurätt, men om brottet föröfvats å ort, der Rådstufvurätt icke är, vid den Rådstufvurätt, som är närmast. Har brott skett under resa, gånge målet till Rådstufvurätten i den stad, dit den brottslige med fartyget först ankommer eller der han eljest träffas; ligger den ort icke inom Rådstufvurätts domvärjo, gånge målet till den Rådstufvurätt, som är närmast.

329 §.

Den, som vill söka ändring i dispache, göre det genom tvefald skriftlig inlaga, som skall jemte den klandrade utredningen och de handlingar, sökanden åberopar, ingifvas till Hofrätten innan klockan tolf å trettionde dagen från den, då dispachen utgafs, den dagen likväl oräknad, eller, om trettionde dagen infaller å helgdag, å nästa söckendag. Å inställeldagen vare ock vederparten tillstädes att mottaga sökandens inlaga, och gifve han sitt svar tvefaldt in till Hofrätten sist å fjortonde dagen derefter, den dagen oräknad, då han mottog sökandens inlaga. Ej må å någondera sidan mer än en skrift ingifvas.

Har icke dispache blifvit öfverklagad i den ordning, nu är sagdt, lände den till efterrättelse.

1 mom. Den, som vill klandra dispache, göre det genom tvefald skriftlig inlaga, som skall *ingifvas till Rådstufvurätten* innan klockan tolf å trettionde dagen från den, då dispachen utgafs, den dagen likväl oräknad, eller, om trettionde dagen infaller å helgdag, å nästa söckendag; *bifoge ock den klandrade utredningen samt de handlingar, kändranden åberopar.* Å inställeldagen vare ock *svaranden* tillstädes att mottaga *vederpartens* inlaga. *Sist å fjortonde dagen derefter gifve svaranden sitt svar tvefaldt in och bifoge de handlingar, han åberopar, der de ej redan äro ingifna.* Ej må å någondera sidan mer än en skrift ingifvas.

Har icke dispache blifvit öfverklagad i den ordning, nu är sagdt, lände den till efterrättelse.

2 mom. *Vill part blifva muntligen hörd, göre derom anmälan inom en månad efter inställeldagen. Göres sådan anmälan, bestämme Rät-*

Kongl. Maj:ts förslag:

Utskottets förslag:

tens ordförande genast dag för förhöret, som ofördröjligen skall inför Rätten hållas. Har ej inom nyss stadgade tid anmälan skett och pröfvar ej heller Rätten nödigt höra parterna, skall ofördröjligen genom anslag å Rättens dörr tillkännagifvas viss dag, då Rättens utslag kommer att afsägas.

3 mom. I Rättens slutliga utslag skall fullständig underrättelse meddelas om hvad part för sökande af ändring i utslaget har att iakttaga.

330 §.

Öfver Hofrätts utslag i mål, som § 329 omförmäler, må klagan föras hos Konungen inom den tid och i den ordning, 30 kap. Rättegångsbalken för tvistemål stadgar.

Den, som vill söka ändring i Rådstufvurättens utslag i mål, som i 326 § omförmäles, skall vid talans förlust innan klockan tolf å trettionde dagen från utslagens dag, den dagen dock oräknad, eller, om trettionde dagen infaller å helgdag, å nästa söckendag till Rådstufvurätten tvefaldt ingifva sina till Konungen ställda underdåniga besvär; bifoge ock Rättens protokoll och utslag i målet jemte de till saken hörande handlingar, klaganden kan anse nödigt förete.

Klagandens vederpart har att vid Rådstufvurätten sjelf efterhöra, huru vida inom besvärstidens utgång besvär inkommit, och, der besvär anförts, uttaga ena exemplaret af besvärsskriften; ege derefter tid af en månad från besvärstidens utgång att till Rådstufvurätten ingifva underdånig förklaring jemte de handlingar, han vill åberopa; försittes den tid, ege han ej vidare varda i saken

Kongl. Måj:ts förslag:

Utskottets förslag:

hörd. Sedan förklaring inkommit, eller tid för förklarings afgifvande gått till ända, utan att sådan afgifvits, skola de vexlade skrifterna jemte samtliga till målet hörande handlingar ofördröjligen af Rådstufvurätten insändas till Konungens Justitierevisions expedition.

331 §.

De skiljemän, till hvilkas pröfning tvist enligt denna lag skall i vissa fall hänskjutas, skola vara tre och utses i den ordning, lagen angående skiljemän den 28 oktober 1887 bestämmer.

Hvad de fleste skiljemännen säga skall, änskönt någondera parten vill söka domaren, gå i verkställighet, der ej domaren eller öfverexekutor annorlunda förordnar.

332 §.

De besigtningmän, som enligt denna lag böra af Magistrat eller kronofogde förordnas, skola vara tre. I de städer, der handels- och sjöfartsnämnd finnes, åligge Magistraten att för hvarje år från nämnden infordra uppgift å personer, som till sådant uppdrags fullgörande anses skickliga.

Erfordras eljest besigtning, ege part derom anmoda den eller dem, för hvilka han har förtroende; åliggande det Magistraten i de städer, der handels- och sjöfartsnämnd finnes, att, efter förslag af nämnden, för hvarje år utse lämpligt antal personer, hvilka hafva att med dylik besigtning verkställande gå parter till handa, äfvensom att kungöra förteckning å de sålunda utsedde.

Denna lag träder i kraft den 1 Januari 1892; dock skola mål, som vid nämnda tid äro anhängiga vid domstol, behandlas efter äldre lag.

Denna lag träder i kraft den 1 Januari 1892; dock att de i 314 § föreskrifna val skola för år 1892 förrättas före utgången af innevarande år.

Mål, som den 1 Januari 1892 äro anhängiga vid domstol, skola behandlas efter äldre lag.

Bil. B.**Förslag**

till

Lag,**innefattande vissa bestämmelser angående sjöfynd.**

Häri genom förordnas som följer:

1 §.

Hvar som i saltsjön inom svensk skärgård eller vid svensk kust eller i rikets segelbara insjöar, floder eller kanaler bergar öfvergifvet fartyg eller skeppsvrak eller till fartyg hörande redskap eller gods, ehvad sådant upptages från botten eller anträffas flytande på vattnet eller drifvet å strand, vare skyldig att anmäla fyndet hos närmaste krono- eller tullbetjent, som har att derom ofördröjligen meddela distriktets tullkammare underrättelse. Underlåter den, som funnit, att göra sådan anmälan, eller undandöljer eller förskringrar han något af det, som bergats, hafve förverkat bergarelön och straffes efter allmän lag.

Har fartyg under resa något bergat, aflemne befälhafvaren det bergade till tullstation å den svenska ort, dit han först anländer. Anlöpes ej svensk hamn, gifve han å den utländska ort, som han först anlöper, hos svensk konsul eller, der sådan ej finnes, hos annan behörig myndighet bergningen till känna och låte det bergade å offentlig auktion försäljas; kungöre ock redaren om förloppet och redovise honom försäljningssumman. Sedan vare å redarens omsorg och ansvar att de insända medlen aflemna till Konungens Befallningshafvande i orten, hvilken derefter har att förfara enligt hvad här nedan stadgas.

Underlåter befälhafvare eller redare att, på sätt nu är föreskrifvet, tillkännagifva hvad bergadt blifvit eller att aflemna därför influäta medel eller förskringrar eller undandöljer något deraf, ansvare såsom förut är sagdt.

2 §.

Om angifvet fynd åligge tullkammaren att göra anmälan hos Konungens Befallningshafvande i länet, som skall låta kungörelse om bergningen tre gånger införas i allmänna tidningarne. Kommer egare inom år och dag, sedan sist kungjordt var, och visar sin rätt, tage han sitt åter, mot det att han till den, som bergat, utbetalar kostnaden för godsets kungörande och vård samt den bergarelön, som domstol kan pröfva skäligt att bestänma. Kommer han ej, tillfalle strandvrak Kronan, efter afdrag af bergarelön och kostnad, som nyss är nämnd, men annat fynd tillfalle den, som bergat. Kan hvad bergadt och angifvet är ej vårdas utan fara för försämring, skall det försäljas å offentlig auktion och de influtna medlen nedsättas i länets ränteri.

Denna lag träder i kraft den 1 Januari 1892.

Bil. C.**Förslag**

till

Lag**angående ändring af 2, 5 och 7 §§ 17 kap. Handelsbalken.**

Härigenom förordnas, att 2, 5 och 7 §§ af 17 kap. Handelsbalken, sistnämnda lagrum sådant det lyder enligt förordningen den 13 April 1883, skola erhålla följande ändrade lydelse:

2 §.

Hvad i gäldenärs bo finnes, som hörer annan till, det skall först uttagas, såsom: inlagsfä; eller det, som satt är under bolag, eller till salu; stulet, röfvadt, lånt eller legdt gods; pantsatt gods, då lösen derföre gifves; faddergåfva; hemgift och annat dylikt. Är detta förvandladt och ej i behåll; gånge dermed som i 16 § skils.

Sedan njute borgenärer betalning af boet, efter ty, som nedan sägs; dock att angående vissa fordringars företräde till betalning ur fartyg, frakt och inlastadt gods gäller hvad i Sjölagen stadgas.

5 §.

Dernäst ege husvärd rätt till huslega för sista året, och för sista tre månaders kost, af det gods, som i huset är. Hafver husvärd ej något af det gods inne; njute ej, bättre rätt, än andre borgenärer, derom i 16 § sägs.

Har den, för hvars räkning fartyg bygges, gifvit varfsegaren eller byggmästaren förskott i penningar eller byggnadsämnen och har förskottet blifvit intecknad, på sätt i Sjölagen sägs, njute förskottsgifvaren sedan förmånsrätt i de lemnade byggnadsämnena och det, som med förskottet är tillverkad.

7 §.

Har redare i fartyg för medredare lemnat förskott, som i 17 § Sjölagen sägs, njute han sedan för sin fordran förmånsrätt i fartyget.

Gifver man annan förlag till idkande af bergsbruk eller grufvedrift, äfven der denna ej är att till bergsbruk hänföra, eller till drifvande af fabrik, mjöl- eller sågqvarn, boktryckeri, bryggeri, bränvins- eller kruttillverkning, och varder förlaget intecknad, på sätt särskildt är stadgadt, njute förlagsman sedan förmånsrätt för sin fordran i det, som tillverkad är, i de för tillverkningen afsedda råämnen, i all den lös-egendom, vare sig maskiner, redskap, dragare eller annat, som till bergsbrukets, grufvans, fabriken eller inrättningens drift hörer, samt i gäldenärens fordringar för sådana förskott i penningar eller varor, som för rörelsen lemnade äro; så ock, vid förlag till bearbetande af andra grufvor än jerngrufvor, i sjelfva grufvan; dock gälle ej förmånsrätt för ränta, som före början af konkurs upplupen är, för längre tid än tre år. Är förlagsinteckning beviljad för fleres fordringar, hafve den företräde, som inteckning först sökt; hafva flere sökt inteckning å en dag, ege lika rätt. Börjar konkurs inom en månad efter det förlagsinteckning blifvit sökt, vare inteckningen utan verkan. Ej heller gälle förlagsinteckning, som blifvit sökt samma dag, då konkurs börjats, eller derefter.

Hvad nu är stadgadt skall icke ega tillämpning i förmånsrätts-tvister, hvilka göras anhängiga före utgången af December månad 1891.

Bil. D.**Förslag**

till

Lag**angående ändring af 71, 73, 89, 90, 117, 118 och 119 §§ Utsökningslagen.**

Härigenom förordnas, att nedan nämnda §§ i Utsökningslagen den 10 Augusti 1877 skola erhålla följande ändrade lydelse:

71 §.

Har någon panträtt i gäldenärs lösa gods eller rätt att sådant gods till säkerhet för sin fordran qvarhålla, må hinder deraf ej möta för godsets utmätande och försäljande för annan gäldenärens skuld; och njute sådan borgenär rätt till betalning ur köpeskillingen, såsom i 6 Kap. sägs. Den, som har lös egendom såsom pant eller eljest under panträtt i handom, vare dock, der egendomen icke utgöres af fartyg eller gods i fartyg, ej pliktig att lemna panten från sig, med mindre full lösen därför gifves, eller panthafvaren nöjes med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen; ej ege panthafvaren vägra att taga lösen, då den, i fall som nu är sagdt, honom bjudes, ändå att hans fordran ej är till betalning förfallen.

73 §.

Lös egendom, som utmätes, skall af utmätningssmannen upptecknas och värderas; och ege han, der så finnes nödigt, tillkalla sakkunnige män att vid värderingen biträda.

Utmätes helt fartyg eller gods i fartyg, affordre utmätningssmannen befälhafvaren de handlingar, som tjena till upplysning angående eganderrätten till fartyget eller godset, så ock uppgift å de fordringar, för hvilka fartyget eller godset jemlikt 11 kap. Sjölagen må häfta. Utestår frakt ogulden, eller är fartygets eller godsets egare berättigad till sådan ersättning, som i 270 eller 278 § Sjölagen omförmäles, skall sådan ersättning, der borgenären det yrkar, uppbäras af utmätningssmannen

eller af syssloman, som af honom dertill förordnas. Utmätningssmannen kungöre utan dröjsmål den, hvilken betalningsskyldigheten åligger, förbud att utgifva något till annan än utmätningssmannen eller sysslomannen.

89 §.

Kungörelse om auktion å lösören skall ske minst åtta dagar innan auktionen hålles, der ej i fall, som i 88 § 2 mom. sägs, kortare tid för kungörandet nödig finnes; auktion å fordran eller rättighet skall kungöras minst fjorton dagar förut. Skall i stad auktion å lös egendom kungöras mera än en gång, vare det giltigt, om första kungörandet skett inom tid, som nu är sagd. Auktion å fordran eller rättighet må, der förbud enligt 75 § meddelas skall, icke utlysas förrän förbudet skett.

Skall helt fartyg eller gods i fartyg säljas, varde kungörelsen om försäljningen jemväl införd i allmänna tidningarne tre gånger, sista gången minst fjorton dagar före auktionen; och skall kungörelsen tillika innehålla, att de borgenärer, som, ändå att de ej vunnit utmätning, ega rätt till betalning ur det utmätta, hafva att sådant, på sätt i 118 § sägs, före auktionen hos utmätningssmannen anmäla. De borgenärer, hvilka jemlikt 11 kap. Sjölagen ega rätt till betalning ur det utmätta, skola derjemte, der de äro kände och inom riket boende, underrättas om auktionen genom särskilda kallelsebref, hvilka böra afsändas med posten så tidigt, att de må kunna komma vederbörande till handa minst fjorton dagar före auktionen.

90 §.

Skall egendom säljas, den någon har såsom lös pant eller eljest under panträtt i handom, varde, der ej panthafvaren är pliktig att för sin fordran taga betalning ur köpeskillingen eller på sätt i 71 § sägs förklarar sig dermed nöjas, före utropet underrättelse meddelad, att försäljningen sker med bibehållande af panthafvarens rätt.

117 §.

Har, då någon vunnit utmätning å lös egendom, som annan hade under panträtt i handom, panthafvaren, såsom i 71 § sägs, förklarar sig nöjas med att för sin betalning hålla sig till köpeskillingen, njute han sin rätt till godo inom den tid, som i 116 § stadgas; dock att, der i fråga om utmätningssmannens såldt fartyg eller gods i fartyg annan borgenär påstår betalning för fordran, som skall utgå med förmånsrätt

framför panthafvarens, denne ej eger njuta betalning i annan ordning, än i 119 § sägs.

118 §.

Borgenär, som, då lös egendom för annans fordran utmättes, hade panträtt i egendomen, utan att hafva den under panträtt i handom, eller ock egde rätt att till säkerhet för sin fordran hålla egendomen kvar, vare ock berättigad att ur köpeskillingen, efter ty nedan sägs, undfå betalning, så vida han derom hos utmätningsmannen före auktionen framställt yrkande. Skall under konkurs fartyg eller gods i fartyg utmätningsvis försäljas, ege jemväl borgenär, som för sin fordran har förmånsrätt enligt 4 eller 7 § i 17 kap. Handelsbalken, den rätt, nu är sagd.

119 §.

Nu har, då lös egendom blifvit för en borgenärs fordran utmätt, annan borgenär, som derå jemväl vunnit utmätning, påstått bättre förmånsrätt, än utmätningen medför, eller har sådant yrkande, som i 118 § sägs, blifvit af borgenär inom föreskrifven tid framställt: finnes ej full tillgång för borgenärerne och kunna de ej åsämjas, huru medlen skola fördelas; bestämme utmätningsmannen viss tid för medlens fördelning och kalle borgenärerne, så ock, då fråga är om fordran, hvarför ej utmätning skett och för hvilken ej heller borgenären haft det utmätta i handom såsom pant, gäldenären att med utmätningsmannen å uppgifvet ställe sammanträda för att sin rätt i afseende å fördelningen iakttaga och bevaka. Sådant kallelse skall tre gånger, första gången minst tio dagar före sammanträdet, i allmänna tidningarne införas, der ej alla rättegående annorledes så tidigt underrättas om sammanträdet, att de sjelfva eller genom ombud kunna sig der infinna.

Då sammanträde för köpeskillingens fördelning erfordras, men utmätningsförrättaren ej är behörig att sådant sammanträde hålla, insände han genast de medel, som fördelas skola, samt protokollet öfver utmätningen och öfriga till ärendet hörande handlingar till fogden, som der- efter vidare förfar på sätt ofvan är stadgadt.

Denna lag träder i kraft den 1 Januari 1892.

Bil. E.**Förslag**

till

Lag**angående ändring af 13, 51, 54 och 90 §§ Konkurslagen.**

Häri genom förordnas, att nedan nämnda §§ i Konkurslagen den 18 September 1862 skola erhålla följande ändrade lydelse:

13 §.

Hvad, efter konkursens början, i utsökningsmål mot gäldenären göres, vare utan all verkan i konkurssaken, der ej intecknings- eller panthafvare yrkar försäljning af egendom, hvari han förmånsrätt till betalning eger. Är lös egendom före konkursens början utmätt, men ej försäld; upphøre Konungens Befallningshafvandes eller utmätningsmans befattning dermed; dock att angående utmätt fartyg och gods i fartyg gäller hvad här nedan i 51 § stadgas.

51 §.

Fast egendom må ej annorledes än å offentlig auktion säljas, der ej alla vid sammankomsten närvarande borgenärer, så ock gäldenären, dertill samtycka. Är sådan egendom för gäld intecknad, då må försäljning utom offentlig auktion ej ske, der ej de inteckningshafvare, hvilkas rätt må vara deraf beroende, bifall dertill lemnat; sker försäljningen å auktion, varde de inteckningshafvare, som kände äro, dertill kallade. Ej må å sådan auktion egendom säljas under, inteckningarnes värde, sammanlagdt med det belopp, som med förmånsrätt framför desamma enligt lag bör ur egendomen utgå, der ej borgenärerne i den ordning, 59 och 60 §§ stadga, så ock de inteckningshafvare, hvilkas rätt är deraf beroende, till den försäljning bifall lemna. Kan försälj-

ning sålunda ej ske, ega borgenärerne hos vederbörande myndighet äska försäljning i den ordning, som om fast egendom, den der utmätt blifvit, särskildt är stadgad.

Lös egendom må ej heller säljas annorledes än å auktion, den der blifvit lagligen kungjord, der ej borgenärerne i den ordning, som i 59 och 60 §§ stadgas, besluta, att egendomen eller någon del deraf må säljas under hand, samt Rättens ombudsman efter gäldenärens hörande dertill lemna bifall. Lös egendom, deri borgenär har panträtt eller annan förmånsrätt, som endast i viss egendom gäller, må ej i något fall utan hans samtycke säljas utom auktion. Skall helt fartyg eller gods i fartyg säljas, ega borgenärerne, der fartyget finnes å ort inom riket, hos vederbörande utmättningsman äska försäljning i den ordning, som om dylik egendom, den der blifvit utmätt, särskildt är stadgad.

54 §.

Har borgenär lös egendom i pant eller eljest under panträtt i handom, eller har fartyg eller gods i fartyg tagits i mät för fordran, för hvilken borgenären har sådan rätt till fartyget eller godset, som i 11 kap. Sjölagen sägs, eller har eljest för fordran lös egendom blifvit utmätt inom den tid och på det sätt, att, enligt hvad särskildt är stadgad, förmånsrätt i den egendom för samma fordran uppkommit; ege borgenären besörja, att den pant eller egendom å offentlig auktion såld varder, der ej gode männen eller sysslomännen vilja den lösa; skolande försäljningen, der egendomen utgöres af fartyg eller gods i fartyg, ske i den ordning, som om dylik egendom, den der blifvit utmätt, särskildt är stadgad. Der ej egendomen utmättningsvis försäljes, låte borgenären gode männen eller sysslomännen minst en månad förut veta, när försäljningen skall ske, och vise för dem reda för hvad som influtit.

Vill ej borgenären om försäljningen föranstalta, som nu sagdt är; ege sysslomännen derom besörja.

90 §.

Borgenär, som för sin fordran har lös pant i handom eller in-teckning i gäldenärens fasta gods eller rätt till betalning ur fartyg, frakt eller gods i fartyg, som i 11 kap. Sjölagen sägs, njute, der han fordringen i konkursen icke bevakat, ej rätt till betalning ur annan konkursboets egendom, än den, som för fordringen sålunda häftar. Sådan borgenär vare ock pliktig, der det äskas, att, innan han betalning

ur egendomen njuta må, sin fordran med den i 82 § föreskrifna borgenärsed fästa. Äskas sådan ed; förelägge Rätten eller domaren, såsom i 86 § sägs, borgenären viss tid, från det han af föreläggandet erhållit del, att till Rätten eller domaren ingifva bevis, att han föreskrifven ed aflagt: utsatte ock viss tid af högst en månad, inom hvilken den, som edgången yrkat, har att delgifvandet ombesörja och med bevis derom inkomma, vid den påföljd för underlåtenhet deraf, som i sistnämnda § stadgas. Ej må i detta fall föreläggandets införande i tidning såsom delgifning godkännas.

Försummar borgenären att inom den föreskrifna tiden med edgångsbevis inkomma eller laga förfall därför visa; då må egendomen, såsom annan konkursboets tillhörighet, af gode männen eller sysslomännen om händer tagas, och utdelning derutur ske till andra borgenärer, som sina fordringar lagligen bevakat: fullgör han edgången innan sådan utdelning skett; vare vid sin rätt till betalning ur egendomen bibehållen.

Denna lag träder i kraft den 1 Januari 1892.
