

N:o 14.

Af Herr **P. Hammarberg**: *Om underdånig skrifvelse angående nedsättning af en komité för uppgörande af förslag till ny sjölag.*

Då nu gällande sjölag år 1864 utfärdades, ansågs densamma i allmänhet motsvara dåtidens anspråk, desto lättare åstadkommet, som den förut öfver sekelgamla lagstiftningen i ingen mån utvecklats i jembredd med den näringsgren, som lagen afsett. Lagen utgjorde i hufvudsakliga delar en bearbetning och delvis ordagrann öfversättning från den vidlyftigare tyska sjölagen med vissa förkortningar och uteslutningar, som ansågos vara en vinst, och anmärkning skedde ej mot den ofullständighet som deraf uppkom.

De tjugu år, som förflutit efter sjölagens utarbetande, hafva medfört en högst betydlig förändring i den näringsgren, som framkallat lagen. Fartygens storlek och värde hafva betydligt ökats, lasternas dyrbarhet och resornas hastighet likaledes, afstånden hafva så till sägandes förkortats, så att, sedan telegrafnätet numera omsluter hela jorden, de underrättelser, som för sjöfarten och dess ledande erfordras, i stället för år och månader för befordran endast behöfva timmar och dagar. De hafven korsande ångarne fordra ständigt ökade försigtighetsmått för att undvika sammanstötning, resor, som ej påtänkts, kunna beslutas och genast utföras, befälhafvaren kan i hvarje större hamn rådgöra med sina redare och försäkringsgifvare, och der finnes således ej behof att tillerkänna honom sådan nästan oinskränkt beslutanderätt i fartygets ekonomiska angelägenheter,

som förr varit af nöden. Under denna tid har sjöförsäkringen jemväl tagit en betydande utveckling och andra former än förr.

Under sådana förhållanden måste de brister eller ofullständigheter, hvaraf lagstiftningen kan lida, ehuru från början ej märkbara, blifva allt mer framstående och olidliga.

Det tillhör ej min uppgift och öfvergår i allmänhet en enskilds förmåga att uppvisa alla de fall, deri ändring och tillägg till sjölagen påkallas. Deremot må det anses såsom en skyldighet att såsom exempel påvisa några af de fall, som gifvit anledning till de nu framställda anmärkningarne.

Önskvärdheten att, så vidt möjligt, åstadkomma likformighet i olika länders lagar om sjöfarten har gifvit anledning till öfverläggningar mellan representanter för särskilda sjöfarande nationer, eller så kallade internationella möten. Vid dessa hafva bland annat blifvit antagna allmänna bestämmelser och regler för ordnande af gemensamt haveri, benämnda York- och Antwerpen-reglerna. Ehuru dessa i hufvudsaklig del öfverensstämma med svensk lagstiftning, göra de det ej i allt, och deras önskvärda antagande bör föranleda ändringar i sjölagen.

Behandlingen af haverisaker har isynnerhet på senare tiden gifvit anledning till bittra klagomål, derföre att den nödställda belägenhet, hvori ett fartyg efter sjöskada finnes, ofta synes föranleda ej täflan i hjälpsamhet, utan täflan i att af denna belägenhet för sig draga så många och stora fördelar som möjligt. Det vanliga förfaringssättet är att befälhafvaren, efter lidet haveri, uppdrager vidtagandet af erforderliga åtgärder åt en kommissionär, som berättigas eller lemnas tillfälle att taga provision med viss procent af fartyg och last, hvilken provision, då fartyg och last i värde ofta öfverstiga hundratusentals kronor, uppgår till högst betydliga belopp.

Lättheten att förvärfva en sådan inkomst medgifver möjligheten att dela densamma med den eller dem, som, dertill gifvit anledning, och exempel saknas ej af sådan delning med befälhafvaren och rederier; om äfven, dess bättre, sådana fall hittills endast kunna uppgifvas såsom undantag, och om äfven flertalet af skeppsbefälhafvare består af samvetsgranna män, som utan afseende på egen vinning handla i sina redares och lastegares intresse, så böra dock undantagen gifva anledning till att söka förebygga desammas möjlighet, desto angelägnare som en fortgående utveckling deraf skulle inverka till depravation ej allenast bland de sjöfarande, utan äfven bland de klasser, som betjena sjöfarten.

Den makt befälhafvaren å ett fartyg egt att i haverifall handla med förbindande verkan för rederi, lastegare och försäkringsgifvare har möjligen varit nödvändig i en tid, då han måst besluta utan inhemtande af råd och bifall från dem, som saken egentligen rört, men sedan numera dylikt rådgörande i de flesta fall kan ega rum, bör äfven hans skyldighet att inhemta råd och föreskrifter, der de kunna erhållas, i lag vara föreskrifven och, så vidt möjligt är, förebyggas att begagna sjöolyckan till medel att i en så att säga legal form angripa dens egendom, som ej kan af egaren försvaras.

En betänkelig brist i sjölagen är att tillräckliga föreskrifter ej finnas om den tjänstemans, dispacheurens, verksamhet, på hvilken utredningen af haverierna och afgörandet af förekommande tvister mellan försäkringsgifvare och försäkringstagare bero. Ehuru sjölagen bestämmer denna tjänsteman såsom första instans vid behandlingen af förenämnda mål, med föreskrift, att om hans utlåtanden ej inom viss tid öfverklagas, de vinna laga kraft, är likväl ej bestämdt hvarken den verkningsskrets, hvarinom en dispacheur har domsrätt, eller vilkoren för erhållande af hans biträde, eller ens utsträckningen och omfånget af hans tjänsteverksamhet. Af denna senare ofullständigheten följer, att under det en rättslörd eller domstol förmenar dispacheuren vara anvisad endast att tillämpa ömsesidigt erkända fakta och siffror, en annan rättslörd eller domstol anser det just tillhöra dispacheuren att urskilja och afgöra så väl om de förhållanden inträdt, hvilka grunda den enes eller andres ersättningskyldighet, som huru långt denna skyldighet skall utsträckas. Det vissa är, att vid fördelning af haveriutgifter en domsrätt måste förefinnas, huruvida och till hvilken grad uppgifna utgifter skola drabba de särskilda parterna, ty i annat fall, t. ex. då lagen bestämmer, att försäkringsgifvare för en vara är skyldig att betala hvad dispacheuren har förklarat å denna vara belöpa såsom gemensamt haveri, skulle försäkringsgifvare, om befälhafvaren å ett fartyg attesterar en falsk räkning eller ett öfver rimlighetens gräns uppstäldt anspråk af det slag, att beskaffenheten hänvisar på det försäkrade föremålet, vara försvarslös mot sådant angrepp. Att en domsrätt måste förefinnas till bestämmande af huru långt skyldigheten sträcket att för ett visst föremål deltaga i en uppgifven utgift, synes tydligt.

Vid den tyska lagens omarbetning till svensk hafva, på sätt ofvan blifvit antydt, många detaljer blifvit uteslutna, emedan man ansett desamma öfverflödiga och önskat lagens förkortande. Erfarenheten har likväl sedermera visat, att ofullständighet deraf uppstått, ledande till missstyding.

Med mångfaldiga exempel skulle kunna visas behovet af ett öfverseende och en omarbetning af sjölagen i sin helhet. En sådan omarbetning går dock utöfver *en* persons förmåga och erfarenhet och det är derföre jag nu får föreslå,

att Riksdagen ville i underdånig 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, innefattande tillika fullständiga föreskrifter eller instruktion för dispacheurens tjänstebefattning, med skyldighet för komiterade att under detta arbete sammanträda å en eller flera af rikets betydligare hamnplatser, der erfarenhet kan vinnas om sjölagens inverkan på sjöfarten och försäkringsväsendet, samt personer tillkallas och höras, som derom kunna lemna upplysning.

Stockholm den 24 Januari 1882.

P. Hammarberg.
