

Undertecknad får på grund af det anförda hemställa, att Riksdagen ville endera besluta införa följande tillägg till sjölagen antingen som fristående paragraf eller med anknytning till någon annan lämplig paragraf, såsom § 84 i sjölagen:

Oafsedt i hvad hyresaftalet eller eljest i denna lag bestämmes, äge sjöman, då fartyget befinner sig i svensk hamn eller skyddad svensk redd att erhålla entledigande, därest han hos befälhafvare eller ägare 24 timmar före fartygets afgang därom gjort framställning,

eller ock,

att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag till sådan ändring uti sjölagen, att sjöfolk gifves rätt att med i lag bestämd uppsägningstid afmönstra i inhemsk hamn.

Stockholm den 24 januari 1909.

C. G. Lindley.

Nr 145.

Af herr **Lindley m. fl.**, om skrifvelse till Kungl. Maj:t angående revision af sjölagen.

Den kolossala utveckling, som ständigt fortgår på alla områden, har icke lämnat sjöfarten oberörd. Statistiken lämnar värtaliga vittnesbörd om hurusom ångfartygstrafiken är i ständig tillväxt — såväl i fråga om antal som storlek — under det att segelfartygen blifva allt mer och mer undanträngda. Samtidigt har härigenom äfven uppstått en mångfald af nya frågor, som å sin sida kräfvat reglementerande bestämmelser i sjölagen.

Sedan 1667 har sjölagen undergått tvenne revisioner, nämligen 1864 och 1891, men endast beträffande den förstnämnda kan man tala om någon väsentligt genomgripande modernisering. Det är dock *efter* denna

tid, som den största revolutionen inom sjöfartens område har ägt rum. De då antagna bestämmelserna voro hufvudsakligast utarbetade med anpassning till dåtida förhållanden.

Det var icke heller till följd af förändrade sjöfartsförhållanden, som den senaste sjölagsrevisionen beslöts, utan på grund af — hvilket äfven framgår af den tillsatta kommitténs eget uttalande — kraf på gemensamma och likalydande bestämmelser för den skandinaviska handelslagstiftningen. Kommittén skrifver därom i motiverna till sitt utlåtande, att den antagit: »att om än yrkanden — såsom vid 1882 års riksdag — framkommit om revision af 1864 års sjölag, det kommittén lämnade uppdrag likväl närmast föranledts mindre af behovet att afhjälpa 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 skandinaviska handelslagstiftningen. Kommittén har därför ansett det vara sin förnämsta uppgift att söka vinna öfverensstämmelse med de norska och danska förslagen; i följd hvaraf kommittén, där sådant varit förenligt med skyldig hänsyn till de i Sverige bestående institutioner, till gällande svensk rätt inom områden, som kommittén 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 kommittéernas medlemmar, äfven om det en eller annan gång kunnat inträffa, att den svenska kommittén i sin helhet eller en eller annan af dess medlemmar skulle hafva föredragit en annan lösning af ett föreliggande spörsmål».

Alltså tycks krafvet på en allmän modernisering af sjölagen ha stöd ganska långt tillbaka i tiden, men samtidigt framgår med full tydlighet af kommitténs uttalande, att den betraktade sjölagens modernisering som en underordnad fråga och att kommittén vid utlåtandets afgifvande var underkunnig om befintliga bristfälligheter. Utlåtandet afgafs 1887, och sedan dess ha mer än 20 år förflutit och därtill en enastående utvecklingsperiod, som gifvetvis i mycket stor grad måste ha gjort dessa bristfälligheter ytterligare kännbara.

Redan några år efter lagens antagande år 1891 började röster höjas för en ny omarbetning i syfte att göra sjölagen mera praktiskt tillämpbar på de ändrade förhållandena. Dessa åsikter ha sedermera omfattats af allt större kretsar, som ha sina intressen förknippade med sjöfarten. Köpmanna-, redare-, däck- och maskinbefäls- samt sjömans- och eldaresammanslutningar

ha alla antagit uttalanden, hvori begäres antingen en fullständig revision af sjölagen eller ock en partiell revision af de bestämmelser, som man anser vara mest bristfälliga. Bland annat har denna fråga varit under debatt vid de tre senaste nordiska sjöfartsmötena i Stockholm 1897, Köpenhamn 1903 och Kristiania 1908. Ingen torde kunna fränkänna dessa nordiska sjöfartsmöten en representativ karaktär, och de där gjorda uttalandena torde ha rättighet att få betraktas såsom uttryck för den allmänna opinionen bland sjöfartsintresserade ofvan manskapets led. Under det att uttalandet från Köpenhamn tycks ha gått i riktning af yrkande på en omfattande allmän revision af sjölagen, gingo uttalandena i Stockholm och Kristiania ut på, att man endast borde yrka på att få partiella reformer till stånd. Äfven på arbetarehåll har samma fråga varit före och torde särskildt omnämnas den skandinaviska arbetarekongressen i Köpenhamn år 1901, hvarvid beslöts att ålägga ledningen för de tre nordiska ländernas arbetarepartier att ingå till de respektive lagstiftande församlingarna med förslag om en grundlig revision af sjölagen och med särskildt aktgifvande på af kongressen närmare preciserade fordringar för sjöfolkets vidkommande. Dessutom uttalade sig kongressen för »tillsättandet af en allmän skandinavisk sjölagskommitté, i hvilken äfven sjöfolket må blifva representeradt».

Med stöd af det å sjöfartsmötet i Köpenhamn gjorda uttalandet väckte herr G. O. Wallenberg år 1905 i Andra kammaren en motion, hvori han — med instämmanden af hrr K. G. Karlsson i Göteborg, O. A. Brodin och J. Ödman — yrkade på tillsättandet af en gemensam skandinavisk sjölagskommitté, med uppgift att uppmärksamma, hvilka ändringar i den nordiska sjörätten, som kunde vara önskliga; att emottaga och behandla framställningar i detta hänseende både från enskild och offentlig sida samt att utarbета och till hvar af de nordiska regeringarna afgifva, såvidt möjligt, till innehåll och form med hvarandra öfverensstämmande förslag till nya bestämmelser på sjölagens område. Lagutskottet, som hade frågan under behandling, afstyrkte motionen med den motiveringen, att dels var gällande sjölag ganska ny och dels var det obehöfligt för Riksdagen att understödja en dylik framställning, då man allaredan genom Nordisk Skibsrederforening gjort en liknande framställning till Kungl Maj:t.

Motståndarne till krafvet på en allmän sjölagsrevision stödjade sig hufvudsakligen på den omständigheten, att så kort tid förflutit sedan sjölagen sist reviderades, och att de därför finna det inoportunt att redan nu vidtaga en ny revision. Förhållanden ha emellertid nu gjort, att det icke längre är möjligt att vidhålla en hel del af de gamla sjölagsbestämmel-

serna, hvilka nu måste ändras så, att de komma i öfverensstämmelse med de nyare uppfattningarne om fartygs sjövärdighet. Den år 1906 tillsatta sjöfartskommittén kommer antagligen redan under årets lopp att framlägga förslag i dylik riktning. Fråga blir då, huruvida det icke kunde anses praktiskt och förmånligt att samtidigt försöka lösa öfriga på sjörättens område befintliga tvistefrågor eller att taga steget fullt ut genom att nu verkställa en fullständig revision för att bringa sjölagens samtliga paragrafer i full harmoni med hvarandra och med nutida rättsuppfattning.

Att här uppräknat alla de paragrafer och bestämmelser, som enligt olika personers uppfattning skulle behöfva ändras eller kompletteras, torde icke vara behöfligt efter de många och tungt vägande uttalanden, som blifvit gjorda af förut omnämnda korporationer. Bland mera betydande yrkanden märkes det från redare, köpmän och lastassuradörer framkomna angående konnossementsklausulerna. Vidare behöfva reformer vidtagas beträffande de många oklara bestämmelserna om befälhafvares, mäklares och kommissionärers ställning till redare och lastägare; beträffande fartygens månads- och transitobefraktningar; befalets (befälhafvares, styrmäns och maskinisters) inbördes förhållanden, deras ansvar och åligganden. Likaledes behöfva bestämmelserna beträffande sjöfolket genomgå en välbehöflig revision. Sjövärdighetsbestämmelsernas omarbetning har förut blifvit vidrörd. Dessutom råder en olägenhet däruti, att många paragrafer innehålla flera bestämmelser, hvilka på så sätt sammanfogats för att vidmakthålla samma paragrafföljd som i den äldre lagtexten o. s. v.

Ett annat med en eventuell sjölagsrevision förknippadt spörsmål är det, huruvida denna revision eller dessa eventuella lagändringar skulle vidtagas blott för Sveriges vidkommande, utan hänsyn till de öfriga skandinaviska länderna, eller om man, såsom från många håll kräfyas, borde hänskjuta hela frågan till en skandinavisk sjölagskommitté. Den första utvägen torde väl vara den enklaste, då man såväl i fråga om utredning som besluts fattande kunde stå fullständigt fri och obunden. Men å andra sidan skulle man med ett sådant förfaringssätt fullständigt bryta mot förut ådagalagd sträfvan att åstadkomma likalydande sjölagsbestämmelser i de tre nordiska länderna, hvarför den utvägen synes vara mindre tillrädlig.

Under åberopande af hvad sålunda blifvit anfördt, få vi hemställa, att Riksdagen ville i skrifvelse till Kungl. Maj:t anhålla:

att Kungl. Maj:t måtte — helst efter samarbete med öfriga skandinaviska länder — låta föranstalta om en af tidsförhållandena påkallad revidering af gällande sjölag samt för Riksdagen framlägga förslag i ämnet.

Stockholm den 26 januari 1910.

<i>C. G. Lindley.</i>	<i>Gustaf Strömberg.</i>	<i>F. W. Thorsson.</i>
<i>Emil Kristensson.</i>	<i>E. A. Leksell.</i>	<i>A. C. Lindblad.</i>
<i>Aug. Nilsson.</i>	<i>Bernh. Eriksson.</i>	<i>Herm. Lindqvist.</i>
<i>O. H. Waldén.</i>	<i>N. A:son Berg.</i>	<i>Nils Persson.</i>
<i>A. J. Christierson.</i>	<i>G. A. Rundgren.</i>	<i>Värner Rydén.</i>
<i>J. A. Wallin.</i>	<i>Viktor Larsson.</i>	<i>C. E. Svensson.</i>
<i>Knut Tengdahl.</i>	<i>Johan Forssell.</i>	<i>N. Edv. Lindberg.</i>
<i>J. Hasselquist.</i>	<i>J. T. Johansson.</i>	<i>Hjalmar Branting.</i>
<i>K. A. Borg.</i>	<i>Ernst Blomberg.</i>	<i>Sven Persson.</i>
<i>E. C. Kropp.</i>	<i>L. J. Carlsson.</i>	<i>Sven Linders.</i>
<i>Hj. Rissén.</i>	<i>Ernst Söderberg.</i>	<i>Joh. Åberg.</i>