

Nr 21.

Ankom till Riksdagens kansli den 8 mars 1910 kl. 2 e. m.

Utlåtande, i anledning af väckt motion angående revision af sjölagen.

Till behandling af lagutskottet har hänvisats en inom Andra kammaren af herrar *C. G. Lindley, Gustaf Strömberg, F. W. Thorsson, Emil Kristensson, E. A. Leksell, A. C. Lindblad, Aug. Nilsson, Bernh. Eriksson, Herm. Lindqvist, O. H. Waldén, N. A:son Berg, Nils Persson, A. J. Christiernson, G. A. Rundgren, Värner Rydén, J. A. Wallin, Viktor Larsson, C. E. Svensson, Knut Tengdahl, Johan Forssell, N. Edv. Lindberg, J. Hasselquist, J. T. Johansson, Hjalmar Branting, K. A. Borg, Ernst Blomberg, Sven Persson, E. C. Kropp, L. J. Carlsson, Sven Linders, Hj. Rissén, Ernst Söderberg och Joh. Åberg* afgifven motion, nr 145, af följande lydelse:

»Den kolossala utveckling, som ständigt fortgår på alla områden, har icke lämnat sjöfarten oberörd. Statistiken lämnar vältaliga 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 kräfva 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 behofvet 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, hvari 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, hvari 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 inopportunt 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 sjölagsbestämmelserna, 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 kommissionärens ställning till redare och lastägare; beträffande fartygens månads- och transitobefraktningar; befälets (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 kräfves, 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 tillräddig.

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.»

*Utskottets
yttrande.*

Vår gällande sjölag af den 12 juni 1891 är som bekant resultatet af ett gemensamt skandinaviskt lagstiftningsarbete, framsprunget bland

annat ur ett sedermera icke jäfvadt behof af så vidt möjligt för de nordiska länderna gemensamma bestämmelser i detta ämne.

Motionärerna hemställa nu om åtgärder från Sveriges sida för en allmän revision af sagda lag, helst efter samarbete med öfriga skandinaviska länder. Till stöd härför åberopas, förutom åtskilliga uttalanden från sjöfartsintresserad håll för en dylik revision, hufvudsakligen den starka utveckling sjöfartsnäringen under senare tid\ undergått och som kräfde en förändrad lagstiftning. Därjämte peka motionärerna på vissa enligt deras förmenande den nuvarande lagstiftningen vidlådande brister, som i särskild grad tarfvade afhjälpan.

Vid tiden för sin tillkomst lär omförmälda 1891 års sjölag hafva ansetts fylla mycket långt gående anspråk på en tidsenlig och tillfredsställande reglering af hithörande rättsförhållanden. Också lära de grundsatser, som i densamma äro uttryckta, ännu i stort sedt motsvara hvad som på det ifrågavarande området kan anses riktigt och lämpligt. Väl är det sannt, att förändrade förhållanden kräva en efter dem ändrad lagstiftning, och att på sjöfartens område utvecklingen gått snabbt framåt. Häraf följer dock icke med nödvändighet, att utvecklingen kan eller bör tätt i spåren följas af ny lagstiftning, utan lär väl på detta område som på många andra gälla, att en viss stabilitet i lagstiftningen är af nöden. I hvarje fall lär väl lagstiftningen lika litet för denna som för andra näringsgrenar utan tvingande skäl böra föregripa det praktiska livets — på detta område allt fortfarande under stark utveckling stadda — faktiska förhållanden. Tydligt är jämväl, att för att en lag med fog skall kunna anses föråldrad icke är nog, att brister i ett eller annat afseende vidlåda densamma, utan lär väl äfven någon bestämdare mening böra hafva utbildats angående hur och i hvilken riktning bristerna skola afhjälpas. I sistnämnda hänseende synes utskottet motionärernas argumentering lämna åtskilligt öfrigt att önska. Att af de i motionen åberopade uttalanden vid de tre nordiska sjöfartsmötena i Stockholm 1897, Köpenhamn 1903 och Kristiania 1908 sluta sig till meningarna härutinnan synes icke heller möjligt, då dessa möten endast helt allmänt synas hafva uttalat sig för en revision af sjölagen. Skulle i allt fall erfarenheten hafva ådagalagt, att vissa bestämmelser i sjölagen borde vara annorlunda, lär väl däraf icke följa, att dessa icke kunna afhjälpas utan den omfattande revision, motionärerna begära.

Hvad angår de af motionärerna särskildt berörda ämnen, beträffande

hvilka enligt deras förmenande bristfälligheten i den nuvarande lagen vore särskildt framträdande och reformer särskildt vore af nöden, vill utskottet framhålla följande.

Beträffande frågan om de så kallade *konnossementsklausulerna* uppställer vår sjölag, i likhet med hvad som i de flesta andra länders lagar lär vara fallet, inga inskränkningar i friheten att på detta område ingå aftal, som utesluta tillämpningen af vissa i lagen meddelade bestämmelser angående bortfraktares ansvarighet för gods. Men under det att t. ex. köpmän och andra lastintressenter ifrå för åstadkommande af förbud mot användande i konnossement af en s. k. negligence-klausul, hvarigenom redare frikallar sig från ansvar för skada och förlust af gods, äfven då skadan eller förlusten förorsakats genom befälhafvarens eller besättningens åtgörande, motsätta sig redarne på det bestämdaste ett sådant förbud. Och det lär vara desto svårare att härutinnan i lag träffa något riktigt och lämpligt afgörande, som utan en viss likformighet med afseende å förfaringssättet härutinnan i den internationella samfärdseln för ett visst lands vidkommande gjorda begränsningar blifva ojämna och till sina verkningar orättvisa.

Hvad angår *befälhafvares ställning till redare och lastägare* lär denna hos oss hvila på i hufvudsak samma principer som i de flesta andra sjölagar. Att en eller annan jämkning kan vara erforderlig i gällande, äfven på detta område i det hela i vår lag tillfredsställande grundsatser synes väl icke uteslutet, men torde ej ensamt vara tillräckligt för att kunna grunda anspråk på en lagrevision därutinnan. Reglerandet af *kommisionärens och mäklares ställning till redare och lastägare* och i allmänhet i sjöfartsförhållanden lär, såsom tidigare beträffande denna fråga framhållits, vara ett ämne, som hör mera under den allmänna handelsrätten än till den speciella sjörätten. De allmänna civilrättsliga reglerna för sysslomannaskap äro äfven, i brist på andra stadganden, här tillämpliga. Mäklarnes ställning är som bekant i vissa afseenden reglerad i särskilda författningar och ordningar angående dem.

Vidkommande den så kallade *tidsbefraktningen*, time charter, eller det slag af befraktning, då fartyget ställes till befraktares förfogande för utförande af resor inom vissa närmare aftalade gränser under en viss tid, fanns härom i det kommittéförslag, hvarå vår sjölag hvilat, en bestämmelse, som dock på hemställen af högsta domstolen icke blef upptagen i lagen. Däruti gifna allmänna regler om befraktning torde emellertid, om de också närmast afse befraktning för viss resa, kunna delvis analogiskt tillämpas på tidsbefraktning. Äfven främmande sjölagar sakna i allmänhet

stadganden om ifrågavarande art af befraktning eller innehålla endast mycket sparsamma bestämmelser härom. I praxis hafva dock utbildat sig vissa bestämda regler för tidsbefraktning. Sålunda lär vid upprättandet af certepartierna härom i Europa i stor utsträckning användas ett från England hämtadt formulär, Government Form (G. F.).

Beträffande *transitobefraktningen* vill utskottet erinra, att densamma ofta afser transport både till lands och sjös. I allt fall lär en lagstiftning, som skall reglera särskildt denna art af befraktning, böra vara af internationell natur. Stadganden härom synas därför ej i en svensk eller en gemensam nordisk sjölag kunna medföra någon väsentlig nytta.

Hvad slutligen beträffar det af motionärerna påpekade förhållandet, att många paragrafer i sjölagen innehålla »flera bestämmelser», lär någon väsentligare olägenhet häraf, utskottet vederligen, icke hafva försports.

På grund af det anförda hemställer utskottet,

att förevarande motion icke måtte till någon Riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 1 mars 1910.

På lagutskottets vägnar:

ERNST TRYGGER.

Reservation:

Af herrar *Lindhagen*, *Åkerman* och *Karlsson* i Fjäl, hvilka anförde:

»Såsom motionärerna erinra, hade förarbetena till nu gällande sjölag af år 1891 mera till uppgift att åstadkomma öfverensstämmande rättsregler med öfriga nordiska länder än en genomgående saklig revision af 1864 års sjölag. Men äfven räknadt med allenast den tid, som förflutit från nämnda förarbetens afslutande, har samfärdselns utveckling och sjöfartens industrialisering derunder förändrat saken i hög grad.

Redan detta förhållande innefattar största sannolikhet för att en allmän revision af sjölagen, hvilken ingriper i så mångahanda både personliga och ekonomiska förhållanden, måste blifva ett fruktbart företag och detta i ännu högre grad än den för detta års Riksdag framlagda allmänna omarbetning af en ännu yngre lag på handelslagstiftningens område, nämligen aktiebolagslagen. De talrika uttalanden från skilda håll, som tid efter annan framkommit om behöfligheten af en fullständig revision af sjölagen eller omarbetning af vissa dess bestämmelser stödja ytterligare ett dylikt antagande.

Härtill kommer, att i de förberedande arbetena till gällande sjölag icke deltagit någon representant för sjöfolket utan, jämte jurister, endast representanter för rederinäringen och befälhafvarna. Man kan taga för visst, att sjöfolkets intressen och synpunkter vid sådant förhållande icke kunnat komma till sin fulla rätt, hvilket är så mycket betänkligare, som ju sjölagen uppdrar hufvudgrunderna för arbetsaftalet och arbetsvillkoren i öfrigt. En dylik lagstiftning måste, om den skall vinna förtroende, vara tillkommen genom samverkan från de olika intressenter, hvars lifsintressen skola regleras genom lagen.

På grund af det nu sagda och hvad motionärerna för öfrigt anfört få vi hemställa,

att Riksdagen ville anhålla, att Kungl. Maj:t måtte — efter samarbete med öfriga skandinaviska länder — taga i öfvervägande behöfligheten af en allsidig revision af gällande sjölag äfvensom för Riksdagen framlägga det förslag, hvartill detta öfvervägande kan föranleda».

Herr *Widén* har begärt få här antecknadt, att han icke deltagit i behandlingen af detta ärende inom utskottet.
